BRUGUERA * LIBRO AMIGO * BRUGUERA * LIBRO AMIGO

DE MALTA A MADAGASCAR

La Segunda Guerra Mundial en Africa (1)

Carlos Fabiani

A

DE MALTA A MADAGASCAR

La Segunda Guerra Mundial en Africa (1)

CARLOS FABIANI

EDITORIAL BRUGUERA, S. A.
BARCELONA • BOGOTA • BUENOS AIRES • CARACAS • MEXICO

© Carlos Fabiani - 1974
Texto literario y mapas

© Archivo Gráfico Bruguera, S. A. - 1974
Cubierta

La presente edición es propiedad de
EDITORIAL BRUGUERA, S. A.
Mora la Nueva, 2. Barcelona (España)

1.ª edición: mayo, 1974

Impreso en España
Printed in Spain

ISBN 84-02-03780-1
Depósito legal: B. 23.503 - 1974

Impreso en los Talleres Gráficos de
EDITORIAL BRUGUERA, S. A.
Mora la Nueva, 2 - Barcelona - 1974

Justificación

Conozco una vieja y curiosa historieta que puede servir de modelo para muchos casos de la vida real. A un hombre se le ofrece un homenaje por haberle sido impuesta una medalla, concedida por un acto de valor cívico: una fría mañana de invierno se lanzó al agua para salvar a una señora de avanzada edad que no sabía nadar. Al llegar el momento de los brindis, los amigos le instaron para que dijera unas palabras. El buen hombre se levantó y dijo:

—Seré breve, ¿quién me empujó?

A mí también me ha sucedido algo similar. Después de una larga y fructífera colaboración con Editorial Bruguera, su jefe de ediciones y querido amigo Jorge Gubern me estimuló para que escribiera «algo» sobre la Segunda Guerra Mundial. Estudiamos entre los dos una serie de posibles temas. Después de haber desechado varios, pensamos que quizá sería una buena idea reseñar los más importantes hechos de armas ocurridos en el continente negro y entorno marítimo durante la Segunda Guerra Mundial. Y así se tomó la decisión: alguien me empujó, aunque quizá influyera en la elección del tema el cariño que profeso por todo lo africano, consecuencia de mi corta estancia en el Sahara español durante el año 1958.

No pretendo presumir de historiador, porque un buen historiador no debe ser apasionado, y yo lo soy. Además, el historiador tiene que buscar su información en toda clase de fuentes históricas. Sólo en ellas podrá encontrar la verdad sobre los hechos acaecidos. Yo no he tenido la suerte de otros investigadores: me han

© Carlos Fabiani - 1974
Texto literario y mapas

© Archivo Gráfico Bruguera, S. A. - 1974
Cubierta

La presente edición es propiedad de
EDITORIAL BRUGUERA, S. A.
Mora la Nueva, 2. Barcelona (España)

1.ª edición: mayo, 1974

Impreso en España
Printed in Spain

ISBN 84-02-03780-1
Depósito legal: B. 23.503 - 1974

Impreso en los Talleres Gráficos de
EDITORIAL BRUGUERA, S. A.
Mora la Nueva, 2 - Barcelona - 1974

Justificación

Conozco una vieja y curiosa historieta que puede servir de modelo para muchos casos de la vida real. A un hombre se le ofrece un homenaje por haberle sido impuesta una medalla, concedida por un acto de valor cívico: una fría mañana de invierno se lanzó al agua para salvar a una señora de avanzada edad que no sabía nadar. Al llegar el momento de los brindis, los amigos le instaron para que dijera unas palabras. El buen hombre se levantó y dijo:

—Seré breve, ¿quién me empujó?

A mí también me ha sucedido algo similar. Después de una larga y fructífera colaboración con Editorial Bruguera, su jefe de ediciones y querido amigo Jorge Gubern me estimuló para que escribiera «algo» sobre la Segunda Guerra Mundial. Estudiamos entre los dos una serie de posibles temas. Después de haber desechado varios, pensamos que quizá sería una buena idea reseñar los más importantes hechos de armas ocurridos en el continente negro y entorno marítimo durante la Segunda Guerra Mundial. Y así se tomó la decisión: alguien me empujó, aunque quizá influyera en la elección del tema el cariño que profeso por todo lo africano, consecuencia de mi corta estancia en el Sahara español durante el año 1958.

No pretendo presumir de historiador, porque un buen historiador no debe ser apasionado, y yo lo soy. Además, el historiador tiene que buscar su información en toda clase de fuentes históricas. Sólo en ellas podrá encontrar la verdad sobre los hechos acaecidos. Yo no he tenido la suerte de otros investigadores: me han

faltado medios, tiempo y recursos económicos suficientes para llevar a cabo una labor de investigación tan amplia y concreta como yo hubiera querido.

Sin embargo, me he propuesto alcanzar una meta al escribir esta obra: la de encontrar la verdad a través de los documentos y obras consultadas, todas las cuales quedan reseñadas en una lista bibliográfica incluida al final. Era muy difícil alcanzar la meta que me había propuesto, ya que lo que se ha escrito sobre este tema tan amplísimo ha sido deformado a menudo por el interés personal del escritor. Las memorias y obras escritas por las personalidades políticas y militares que participaron directa o indirectamente en los hechos, no siempre se ajustan por completo a la verdad de esos mismos hechos, ya que esas personalidades suelen sentir cierto temor ante el juicio que pueda emitir la posteridad sobre ellas.

Por otra parte, los informes publicados en la prensa de la época son bastante contradictorios en numerosos casos. El grado de contradicción depende de si se estudia la prensa de uno u otro bando. Y, en cuanto a la prensa de los países neutrales o no implicados directamente en el conflicto, como la española, tampoco se ajusta totalmente a la verdad, sino que sigue con mayor o menor flexibilidad la línea informativa marcada por la coyuntura política del momento.

Al margen del esfuerzo que representa la presentación coherente de unos hechos bélicos y políticos, quisiera que el lector comprendiera mi sincero afán por romper con uno de los mayores enemigos de la verdad: los tópicos.

Entre los españoles se halla extendido un tópico injusto y hasta yo diría que pueril, nacido como consecuencia de la batalla de Guadalajara, durante nuestra guerra civil: el tópico de que el soldado italiano es de muy baja calidad combativa, casi un cobarde.

Pero no es éste el único. Hay otros muchos tópicos que quiero derribar basándome en pruebas fehacientes, como el de la «genialidad» de Rommel, la «estrategia» de Churchill o la «maestría militar» de Montgomery.

Este es, pues, un modesto aunque sincero intento

por encontrar la verdad sobre una guerra en la que muchos miles de soldados dieron su vida por la patria. En esta obra he puesto toda mi buena fe y todo mi cariño, como homenaje a los que murieron y con un deseo inagotable de buscar y encontrar la verdad.

Mi más sincero agradecimiento para todos los buenos amigos que me han estimulado y me han ayudado en mi labor. También expreso mi más profunda gratitud a mi esposa Marlis, al capitán de corbeta Picella, actual delegado del ENIT en Barcelona; al comandante de Estado Mayor Ricardo Sanfeliz; al excelente periodista Ramírez Gabarrús, especialista en temas navales; al teniente coronel La Fragua, director del Museo Militar de Montjuich y de la Biblioteca de la Capitanía de la Cuarta Región Militar; a José Joan, gran bibliófilo; a Alberto Casanova, gran aficionado a los temas militares; a mi buen amigo Angel Serra, de sano consejo y crítica ponderada, y a tantos otros que, cediéndome libros, mapas, revistas y colecciones de periódicos, me han permitido acumular un mínimo de documentación indispensable para poder llevar a buen fin mi trabajo. A todos ellos debo lo que pueda tener mi obra de valor. Los defectos que pueda tener sólo son imputables al autor.

Barcelona, 1971

1

Así empezó todo

(*«Quos vult Jupiter perdere, dementat prius»*)

El miedo y otros motivos. La política inglesa de guerra económica. El lento proceso hacia la guerra. Inferioridad italiana. Situación en las colonias. Lunes, 10 de junio. La guerra naval en aguas africanas.

El 4 de junio de 1940 las tropas alemanas atacaban al ejército francés a lo largo de la línea del río Somme, mientras el Cuerpo Expedicionario inglés terminaba su retirada de Bélgica y embarcaba en el puerto de Dunkerque rumbo a Inglaterra.

Aquella misma mañana, Benito Mussolini pronunciaba las siguientes palabras en la sesión del Consejo de Ministros:

—Este es el último Consejo en tiempos de paz.

El Duce ya había tomado la terrible decisión de entrar en la guerra, al lado de Alemania, contraviniendo los consejos de sus colaboradores más allegados.

Al tomar aquella decisión lo había hecho sobre todo por miedo a quedar marginado a la hora de repartirse el botín.

Mussolini consideraba como «discípulos» suyos a todos los jefes de Estado que por aquella época desarro-

llaban una política nacionalsocialista. Así lo demuestran muchas de sus frases y comentarios, como el expresado el 17 de enero, refiriéndose a los alemanes: «Tienen que dejarse llevar por mí si no quieren cometer errores imperdonables. En política yo soy mucho más inteligente que Hitler, eso está fuera de toda discusión...» Mussolini había llegado al final de un complicado proceso mental. Su orgullo no podía dejar de ver con cierta envidia los éxitos de los alemanes. Sin embargo, también le causaban cierto temor.

Alemania había empezado a materializar la más fulgurante y fantástica de las victorias sobre un enemigo que la había derrotado veintiún años atrás, después de una guerra sangrienta y desgarradora. Durante aquellos veintiún años, la política internacional no había sabido encontrar una solución pacífica a los graves conflictos planteados después del Tratado de Versalles. El mundo entero había presenciado con asombro la contundencia, la rapidez y la fuerza con que el ejército alemán había derrotado a los aliados en los campos de batalla de Polonia, Noruega, Holanda, Bélgica y Francia. Mussolini tampoco había esperado aquello.

Para Mussolini, la victoria alemana sobre Francia e Inglaterra sin la participación italiana suponía la pérdida de una de las mejores oportunidades que se le podían presentar: conseguir una buena parte de las colonias africanas de los dos países derrotados, y lograr la vieja aspiración de Mussolini de poseer una salida al océano Atlántico, sin tener que soportar el control inglés. Por lo tanto, la entrada de Italia en la guerra debería efectuarse en el momento oportuno, de modo que provocara el fin rápido de la guerra, sin que ello supusiera un gran esfuerzo para el país. Sólo de este modo se podría sentar Italia en la mesa de las negociaciones de paz, y sólo así podría participar en el reparto del botín.

Italia ya estaba abocada a la guerra desde que firmó el Pacto de Acero con Alemania, el 22 de marzo de 1939. A pesar de ello, numerosas personalidades italianas hi-

cieron vanos esfuerzos para evitar que se precipitaran los acontecimientos, tanto antes como después del 1 de setiembre de 1939. Una de estas personalidades fue el ministro italiano de Asuntos Exteriores, Galeazzo Ciano.

Durante las conversaciones mantenidas con Von Ribbentrop el 11 de agosto en el castillo de Fuschl, junto a Salzburgo, y los días 12 y 13 del mismo mes con Hitler, en Berghof, Ciano expuso con toda claridad que Italia no estaba preparada para enfrentarse con Francia e Inglaterra. Ciano había recibido instrucciones de Mussolini al respecto, ya que este último consideraba que la falta de materias primas sólo le permitiría resistir la guerra durante unos meses.

La situación se precipitó cuando Alemania y la URSS firmaron un tratado de ayuda y no agresión. El mundo entero quedó asombrado y Hitler se vio con las manos libres en el Este, sin temor a una guerra en dos frentes.

El 25 de agosto de 1939 el embajador Attolico entregaba a Hitler una carta personal del Duce en la que éste repetía que Italia no estaba en condiciones de entrar en guerra. Entre otras razones, la carta exponía el hecho de que la «Regia Aeronautica» sólo contaba con reservas de combustible para tres semanas. Lo mismo ocurría con el Ejército y la Marina. Aquella misma noche, Hitler preguntó al Duce cuáles eran sus necesidades. La respuesta, llegada el día 26, incluía una lista de peticiones prácticamente imposibles de realizar.

Hitler recibió a Ciano en Berlín el 1 de octubre. La entrevista fue muy fría y Ciano tuvo que soportar el orgullo de Hitler por la rápida victoria conseguida en Polonia, así como una cáustica comparación entre la actitud italiana y la actitud soviética.

Después de su visita a Mussolini para informarle de su viaje a Berlín, Ciano escribe en su *Diario* el día 3 de octubre: «Mussolini está personalmente convencido de que Inglaterra y Francia se sostendrán y de que Hitler no vencerá». Sin embargo, Mussolini ya empieza a acusar «claros síntomas de amargura» por la gran ascensión que Hitler está tomando sobre él. Al Duce le gustaría ver cómo los aliados detienen al ejército alemán, y por eso lo pronostica así.

El 6 de octubre, Mussolini informa al embajador alemán Von Mackensen sobre los progresos de la preparación militar italiana, diciéndole que el ejército italiano estará en condiciones de dar, y no de pedir ayuda, durante la próxima primavera.

El 8 de noviembre, Badoglio le dice a Ciano: «Si trabajamos en serio durante dos años, Italia estará en condiciones de intervenir, siempre y cuando los demás se hayan ido desgastando, mientras tanto».

El príncipe de Piamonte, comandante en jefe del Grupo de Ejércitos del valle del Po, comenta con Ciano el 18 de noviembre que sus soldados confraternizan con los soldados franceses en la frontera.

En las interesantes memorias de Ciano, en las que se puede seguir paso a paso el proceso que condujo a Italia hacia la guerra, el ministro italiano anotó con fecha 20 de noviembre: «Para Mussolini es insoportable la idea de que Hitler haga la guerra y que, además, la gane».

El 1 de diciembre de 1939 ocurre algo muy importante: lord Lloyd informa a Ciano que Inglaterra está decidida a continuar la guerra hasta la victoria final. Esto, traducido al lenguaje contundente y claro de los ingleses, sólo significa una cosa: la guerra será muy larga. Por si esto fuera poco, el doctor Ley, jefe del Frente de Trabajo alemán, visitó al Duce el 5 de diciembre y le expuso con claridad que Hitler ya preveía una guerra contra Rusia en un futuro próximo, lo que a su vez sólo significaba una cosa: la guerra será muy larga.

Por lo tanto, empezaba a carecer de todo fundamento la idea de Mussolini sobre una guerra de tres meses.

En la decisión del Duce de entrar en la guerra influyeron varias motivaciones paralelas, siendo una de las más decisivas la desacertada política del Ministerio inglés de la Guerra Económica. Al igual que ocurre en la actualidad, Italia era un país que dependía de sus importaciones para poder atender a las necesidades de su economía. Cuando los ingleses implantaron una política de control del comercio al principio de la guerra, consideraron a Italia como un país neutral. Sin embargo, a

principios de diciembre ya empezó a notarse en toda Italia un cierto descontento general por el control que ejercía Inglaterra sobre las mercancías importadas por mar, especialmente el carbón. Las materias primas eran indispensables para el rearme italiano. Hacia finales de 1939 el general Favagrossa comentaba con Ciano que si se pudieran conseguir todas las materias primas necesarias y aun contando con que las fábricas trabajaran en turnos dobles, sólo se podría conseguir una verdadera preparación militar para ¡octubre de 1942!

No obstante, algunos militares de alta graduación, como por ejemplo Graziani, querían entrar en la guerra lo más rápidamente posible, impulsados por indudables motivos de ambición personal. Por otro lado, la correspondencia que el Duce mantenía con Hitler, así como las constantes visitas de altos dignatarios alemanes, iban creando poco a poco una idea obsesiva en la mente de Mussolini: entrar en guerra cuanto antes.

La industria italiana no sólo se esforzaba en fabricar material, motores y armamento de todas clases para las propias tropas italianas, sino que también trabajaba para Francia e Inglaterra por muy paradójico que parezca.

En efecto, Italia importaba materias primas, como carbón, pescado de Terranova, caucho, yute, níquel, estaño, cereales y petróleo a cambio de lo cual tenía que suministrar artículos alimenticios, mercurio, cáñamo, motores, cañones, aviones y diverso material de guerra; además, prestaba armamento a Finlandia, que, por entonces, se defendía heroicamente contra la Unión Soviética.

Esta situación repercutía deficientemente en la preparación de las fuerzas armadas italianas. A primeros de 1940 sólo había diez divisiones italianas pertrechadas; las restantes estaban en un estado lamentable ya que algunas de ellas carecían hasta de un noventa y dos por ciento de sus efectivos de artillería.

Por todo ello, el Gobierno italiano gestionó con el inglés una modificación del tratado comercial entre ambos países. Mussolini intentaba disminuir así la expor-

tación de material de guerra. Sin embargo, el Ministerio inglés de la Guerra Económica se negó y en enero de 1940 advirtió a Italia en el sentido de que si se interrumpían las exportaciones italianas de material de guerra, se embargaría a Italia el carbón alemán procedente del puerto de Rotterdam. El tratado comercial establecido con los ingleses era muy importante, ya que su evaluación global ascendía a más de veinte millones de libras esterlinas (de 1939), pero Mussolini se negó a claudicar ante los ingleses. Al persistir en su actitud, los ingleses apresaron varios barcos italianos que se dirigían a su patria y decomisaron su cargamento. Mussolini se indignó y los ingleses se limitaron a poner en libertad los barcos, renovando su advertencia de que Italia debería restringir su comercio a través de Holanda.

El 11 de febrero de 1940 y durante una reunión de la Comisión Suprema de Defensa, el ministro de Economía, Riccardi, presentó un informe claro y pesimista sobre la situación catastrófica en que se encontraba el país, señalando lo inoportuno de la ruptura de las negociaciones comerciales con Inglaterra, y la progresiva disminución de las reservas de divisas. La industria italiana no podía resistir la falta de carbón.

Esta lamentable situación quizá podría haber desembocado en una solución constructiva, pero todo se precipitó cuando Alemania atacó en el frente occidental.

En la primera de las muchas entrevistas que se celebrarían más tarde en el paso fronterizo del Brennero, Hitler expuso el 18 de marzo los planes de ataque en el frente occidental. El Duce escuchó al Führer con escepticismo. Su temor ante el posible éxito alemán le impedía creer en él, aunque en su mente se desarrollaba un complicado proceso de autosugestión. El 23 de enero había comentado con Ciano: «Francia e Inglaterra no pueden ganar la guerra... Si Italia mantuviera la neutralidad hasta el fin de la guerra se convertiría en una potencia europea de rango secundario».

El pueblo italiano creyó que el Duce había realizado gestiones de paz en la entrevista mantenida con Hitler

en el paso del Brennero. Por eso reinaba la alegría entre los italianos, mientras que la realidad era que el Duce ya se había comprometido a entrar en la guerra, aunque reservándose la elección del momento más oportuno.

Mussolini se sintió aún más animado en el mes de abril, como consecuencia de las rápidas victorias conseguidas por los alemanes en Dinamarca y Noruega. Por aquellas fechas llegó a comentar: «Es humillante permanecer inactivo mientras los demás escriben la historia... Para que un pueblo sea grande hay que llevarle al combate y, si es necesario, hacerlo a patadas en el culo». Una prueba fehaciente de que hasta el mismo Duce sabía lo impopular que era para el pueblo la idea de entrar en la guerra.

Hacia finales de abril de 1940 se relevó al embajador Attolico como representante italiano en Berlín. Dino Alfieri pasó a ocupar su puesto. La opinión de Attolico sobre la situación es bastante clara: «Guerra breve, victoria del Duce; guerra larga, victoria aliada».

El estallido final se produce el 10 de mayo, cuando Hitler comunica al Duce que ha decidido atacar en todo el frente, desde Suiza hasta el mar del Norte. Mussolini cree que algo se le escapa y siente unos grandes deseos de entrar definitivamente en la guerra. Por las declaraciones que Ciano hizo constar en su *Diario* se deduce que el día de la decisión irreversible fue el 13 de mayo: «Ha decidido actuar y actuará».

A partir de este momento, los acontecimientos se desarrollan a un ritmo vertiginoso, conforme las victorias alemanas se van sucediendo con gran rapidez. La trágica carrera hacia la guerra se convierte ahora en una carrera contra reloj. Hay que entrar en ella antes de que termine.

Y mientras tanto, el pueblo italiano recibe con alegría las noticias sobre las victorias alemanas porque cree que la guerra terminará antes de que Italia tenga tiempo de emprender alguna acción militar.

El 29 de mayo se reunió el recién creado Alto Mando de las fuerzas armadas italianas. La reunión se celebró en el Palacio Venecia y estuvo presidida por el Duce. A pesar de los esfuerzos disuasorios de los jefes de los tres ejércitos, general Badoglio (Tierra), general Pricolo (Aviación) y almirante Cavagnari (Marina), se decidió que se podría entrar en guerra en cualquier fecha posterior al 5 de junio.

Las directrices del Duce para dicha intervención fueron:

Acción defensiva en los Alpes, Albania, el Egeo, Libia y en la frontera de Kenya.

Acción ofensiva en Abisinia (en dirección a Kasala), en el Sudán (hacia la Somalia Francesa) y en el Mediterráneo, con gran actividad naval y aérea en toda la línea.

Más tarde analizaremos con más detalle cada una de estas acciones.

El 1 de junio de 1940 se sometió a la aprobación del rey Víctor Manuel el texto de la declaración de guerra ya que, según la Constitución italiana, sólo él podía declararla, previa consulta con el Gran Consejo Fascista, una especie de senado que no fue convocado, ni informado. El rey aprobó y firmó la declaración de guerra, a pesar de saber que Italia no había sido provocada, que el éxito sería dudoso y que la guerra sería impopular. El día 6 comunicó a Mussolini que asumía el mando supremo de las Fuerzas Armadas y que le cedía la dirección política y militar de la guerra. En realidad, ésta no era más que una hábil maniobra del rey. Víctor Manuel suponía que si las cosas salían mal la culpa sólo sería del Duce, como si el haber puesto su firma al pie de la declaración de guerra le eximiese ante el pueblo y ante el mundo de tan terrible responsabilidad.

El 11 de junio fue elegido como el día de la declaración de apertura de las hostilidades. La frivolidad italiana quedó de manifiesto en la siguiente frase que corrió de boca en boca: «Es que es el día del cumpleaños del rey quien, además, tuvo el número 1111 cuando fue recluta».

Entre el pueblo italiano no existía precisamente una acusada «germanofilia», antes al contrario.

Desde el final de la Primera Guerra Mundial, los niños italianos habían estudiado en las escuelas que los enemigos naturales de Italia eran los austríacos y los alemanes. Esto era lo que habían estudiado todos los hombres que ahora iban a ser movilizados. Por otra parte, casi todos los militares de alta graduación habían combatido en aquella guerra.

El autor ha presenciado personalmente los desfiles militares y los actos públicos y políticos celebrados en Turín en 1937 y 1938 para conmemorar las batallas del Isonzo, del Piave, del Grappa y de Vittorio Veneto, que eran consideradas como verdaderos hitos del valor nacional y de la consolidación de la patria italiana. Durante estos actos se apreciaba la existencia de un verdadero sentido popular entre el público. Aún estaban frescos y palpitantes los sufrimientos, las derrotas, los heroísmos y las victorias del pasado. Ahora, en el año 1940, todo aquello iba a ser adulterado para explicarle al pueblo que había que luchar al lado del enemigo de ayer en contra de los antiguos aliados.

Todos los italianos con sentido común sabían que Italia sólo había podido conquistar Abisinia gracias a la tácita complacencia de Inglaterra, ya que, a pesar de las anunciadas sanciones, los ingleses podían haber hecho fracasar la expedición con sólo cerrar el canal de Suez al paso de los convoyes militares italianos. Italia necesitó 563 viajes/barco (1) para trasladar a Etiopía 20 divisiones, con un total de 462.000 soldados, más unos 100.000 obreros militarizados, 82.000 cabezas de ganado

(1) Viaje/barco. Viaje redondo: Italia-Abisinia-Italia.

y 73.000 vehículos, además de un millón de toneladas de material.

Los italianos que estaban al corriente de la situación económica y del estado del armamento de las Fuerzas Armadas, tenían la más absoluta certeza de que Italia no entraría en la guerra, o de que si lo hacía acabaría por ser derrotada a menos que la guerra fuera de corta duración.

Por otra parte, si consideramos la cuestión desde el punto de vista colonial, podemos comprender con facilidad que la entrada en la guerra era tan absurda como impopular, ya que las colonias italianas en Africa se encontraban en pleno período de expansión y los italianos estaban desarrollando una excelente labor colonizadora. Amadeo de Saboya, duque de Aosta, tomó posesión de su cargo de virrey y gobernador de Abisinia el 1 de enero de 1938. Actuando con su bondad y honestidad características se dedicó a «limpiar» el país de los inevitables parásitos colonialistas, lo que a menudo le valió un enfrentamiento directo con el ministro de Colonias, Teruzzi, que era uno de aquellos parásitos. El duque de Aosta consiguió ganarse el respeto de los indígenas, incluso de algunos de los más recalcitrantes; desterró una buena parte de la burocracia administrativa y luchó contra la inmoralidad gubernamental que en ocasiones provocaba casos como el de la adjudicación en Roma de las contratas de las obras de las carreteras del Goggiam, sin consultar para nada con Addis Abeba. El importe del contrato ascendía a seiscientos millones de liras (1938), cuando en los medios bien informados de Addis Abeba se sabía que aquellas obras podrían realizarse por menos de cincuenta millones. Este *affaire* terminó por enfrentar abiertamente al duque de Aosta con el ministro Teruzzi, que no había dejado de cobrar su «comisión», y al mismo tiempo acabó por atraer hacia el virrey toda la simpatía de los habitantes, tanto abisinios como italianos.

La más palpable prueba de ello fue que, tras la muerte del virrey, el propio Negus, Hailé Selassie, transmitió a la viuda sus más sinceras condolencias por la muerte

del hombre que había gobernado su pueblo con tanta bondad como generosidad.

Al mismo tiempo que se realizaban reconstrucciones arqueológicas, como la de los castillos de Gondar, se construían carreteras que en la actualidad aún siguen formando la columna vertebral de la red etíope de comunicaciones; se plantaba trigo donde antes sólo crecían los matorrales; se luchaba con intensidad contra las enfermedades endémicas, como el terrible tracoma; se construían pequeños dispensarios que no tardaban en crecer, convirtiéndose en hospitales limpios y sencillos.

El problema del control de las tribus era muy difícil y complejo, sobre todo si se tiene en cuenta que en Etiopía la posesión de un arma de fuego es un símbolo de distinción social y de jefe de familia. El territorio de Goggiam fue una de las zonas más indómitas y el general Ugo Cavallero tuvo que realizar constantes operaciones de limpieza para pacificar el territorio. Los hombres que en el año 1938 eran unos verdaderos bandoleros, la mayor parte de los cuales ya fueron rebeldes bajo el gobierno del Negus, fueron bautizados por la propaganda inglesa, a partir de 1940, con el alusivo nombre de «patriotas». Estos mismos hombres siguen siendo bandoleros en la actualidad, ya que el desarme de la población indígena en un país tan extenso como Etiopía exigiría el empleo de muchas divisiones de gendarmería. Por lo tanto, Etiopía no era el teatro de operaciones más adecuado para una guerra colonial.

No creo que ésta sea una ocasión adecuada para hacer una exposición de la labor que se hizo en Abisinia, ya que se necesitaría todo un volumen para ello. Sin embargo, creo que sí se pueden resaltar los hechos más importantes relacionados indirectamente con la futura guerra.

En el año 1938 y con ocasión de la inquietud mundial provocada por el Pacto de Munich, Mussolini consultó con el duque de Aosta sobre la verdadera situación militar de la colonia. La contestación fue tajante: «Ni siquiera estamos preparados para una guerra defensiva».

Esta misma consulta fue repetida en abril de 1940, con ocasión del último viaje a Italia del duque de Aosta.

Amadeo de Saboya fracasó en sus desesperados esfuerzos por hacer comprender al Duce que aún no se había conseguido la pacificación total del Africa Oriental Italiana, que comprendía Eritrea, Abisinia y la Somalia Italiana. El Duce no quiso comprender que la mayor parte del «ejército» italiano de Etiopía era en realidad una simple policía o gendarmería colonial, bastante eficiente en cuanto se refería a su misión específica, pero absoluta y totalmente inadecuado para afrontar un conflicto internacional, cuya consecuencia inmediata sería el aislamiento de la metrópoli. Para solucionar este aislamiento con garantías de éxito no habría más remedio que ocupar una buena parte del valle del Nilo, y esta garantía puede que aún fuera insuficiente si no se ocupaba todo Egipto y Sudán, abriendo así el canal de Suez al tráfico marítimo italiano.

El duque de Aosta se entrevistó con Ciano los días 6 y 9 de abril, tratando de hacerle comprender la realidad de la situación. En sus esfuerzos se vio ayudado por el mariscal Italo Balbo, gobernador de Libia, que tenía que enfrentarse en su territorio con una serie de problemas similares, aunque él contaba con algunas unidades armadas, cuyos defectos ya veremos más adelante. Sin embargo, ninguno de los dos consiguió su propósito y ambos tuvieron que regresar a sus respectivos puestos sin haber podido hacer nada para evitar lo que parecía inevitable.

El *Corriere della Sera* del lunes 10 de junio de 1940 apareció con unos grandes titulares que decían: *«A 50 chilómetri da Parigi»;* y en la columna de su artículo de fondo se podía leer: *«Il popolo italiano è a la vigilia di un evento solenne.»* Estas frases son lo suficiente expresivas y por otra parte no necesitan traducción. El pueblo italiano hablaba y los rumores corrían por todas partes, pero aquel lunes nadie creía lo que muchos temían. Los temas de conversación giraban en torno a un joven de veinte años llamado Fausto Coppi que acababa de ganar la 28.ª edición del «Giro» de Italia en contra de todos los pronósticos; también se hablaba de que el domingo anterior la Fiorentina había marcado tres goles a la Juventus.

Mientras el pueblo estaba aparentemente tranquilo, en las altas esferas se esperaban grandes noticias con ansiedad creciente. Mussolini había anunciado que iba a pronunciar un discurso y aquella tarde, a las cuatro, todos los italianos estaban preparados para escucharle por la radio.

Cuando el Duce anunció la entrada de Italia en la guerra desde el balcón del Palacio Venecia, un escalofrío recorrió la espalda de todos los italianos.

Italia entraba en la guerra «con ocho millones de bayonetas».

Y así empezó todo.

Hasta aquel momento, Africa, el continente colonial por excelencia, no conocía más consecuencias de la guerra que las derivadas del apoyo que las colonias estaban prestando a sus respectivas metrópolis.

Sin embargo, la situación era bastante diferente en sus mares limítrofes, consecuencia directa de la actividad de los buques corsarios alemanes. El 21 de agosto de 1939, o sea antes de la declaración de guerra a Polonia, Alemania había enviado al Atlántico a los acorazados de bolsillo *Deutschland* y *Admiral Graf Spee* con la misión de perturbar el tráfico mercante aliado, siguiendo así una tradición creada durante la Primera Guerra Mundial que había servido para distraer una gran cantidad de buques de guerra enemigos, aparte del daño directo producido por las capturas y los hundimientos. El primero de estos acorazados de bolsillo fue destinado al Atlántico norte, mientras que el segundo se dirigió al Atlántico sur y al Indico.

El *Graf Spee* inició su caza en el Atlántico el 1.º de setiembre de 1939, al mando del capitán de navío Langsdorff.

Las flotas británica y francesa también iniciaron la caza de los mercantes alemanes que navegaban por todos los mares. El 7 de setiembre, Inglaterra introducía en su tráfico mercante el sistema de convoyes; de este modo

continuaba las normas que había seguido durante la guerra anterior.

Las primeras presas del *Graf Spee*, que no detallamos por haberse producido en aguas americanas, obligaron a Inglaterra y Francia a organizar la persecución. Ocho grupos navales de combate recibieron la misión de hundir a los corsarios alemanes; entre estos grupos de combate se encontraban las fuerzas F, G, H, I, L, M y N. Entre los buques que formaban parte de estos grupos de combate se encontraban los acorazados franceses *Dunkerque* y *Strasbourg*, así como el crucero de batalla inglés *Renown*, únicos que estaban en condiciones de enfrentarse con los acorazados alemanes, gracias a su velocidad y artillería. Los grupos navales de combate estaban apoyados por los portaaviones ingleses *Ark Royal*, *Eagle*, *Hermes* y el francés *Bearn;* los cruceros pesados ingleses *Berwick*, *York*, *Exeter*, *Cumberland*, *Sussex*, *Shropshire*, *Cornwall* y *Dorsetshire*, los franceses *Foch* y *Dupleix*, y los cruceros rápidos franceses *Gloire*, *Georges Leyques* y *Montcalm*.

En octubre de 1939 el *Graf Spee* abandonó las aguas americanas y se dirigió hacia Africa, cruzando el Atlántico. Entre los días 5 al 12 hundió cuatro mercantes con un total de 22.300 toneladas en la ruta de Ciudad de El Cabo a Freetown. Más tarde volvió a dirigirse hacia el centro del Atlántico en busca de su buque de apoyo logístico, el petrolero alemán *Altmark*, mandado por el capitán Dau, que iba acompañado de una de sus presas, el mercante inglés *Huntsman*, de 8.300 toneladas, cuyo rico cargamento le salvó de ser hundido.

Las autoridades navales alemanas de la Dirección de Operaciones avisaron al comandante Langsdorff de la llegada a Freetown y a Dakar de importantes fuerzas navales enemigas, así como de que el acorazado inglés *Malaya*, acompañado por el portaaviones *Glorious* bajaba por el océano Indico hacia Ciudad de El Cabo. El comandante Langsdorff decidió trasladar su zona de operaciones a una zona más central del Atlántico, lejos de las rutas más transitadas. Esta decisión la tomó el 20 de octubre después de haber estudiado los informes antes citados y a la vista de la declaración conjunta de

todos los estados americanos, instigados por Estados Unidos, en la que comunicaban su decisión de establecer una zona neutral de 500 millas mar adentro a partir de sus costas.

La persecución del *Graf Spee* por parte de las fuerzas navales aliadas tuvo como consecuencia la captura de numerosos mercantes alemanes, como el *Trifels*, de 6.200 toneladas, y el *Uhenfels*, de 7.600 toneladas, que fueron apresados durante los primeros días de noviembre.

Por esas mismas fechas, el *Graf Spee* se había trasladado al océano Indico para operar al sur de Madagascar sobre la ruta Australia-Ciudad de El Cabo. Sin embargo, la alarma dada por los ingleses provocó una restricción del tráfico marítimo por lo que el corsario alemán sólo pudo conseguir una pequeña presa entre el 6 y el 17 de noviembre: el petrolero *Africa Shell*, de 700 toneladas. El petrolero fue hundido pero su radiotelegrafista tuvo tiempo de transmitir el informe del ataque. Al conocerse la noticia de que el corsario alemán rondaba por aquellas aguas se ordenó que se apagaran todos los faros de la costa, se prohibieron las emisiones de radio y la salida a la mar de buques aislados.

Hacia finales de noviembre el *Graf Spee* regresó al Atlántico sur, vigilando la ruta Ciudad de El Cabo-Santa Elena. El 2 de diciembre, consiguió hundir al *Doric Star*, de 10.000 toneladas, cuyo SOS fue captado por todas las estaciones costeras, con la alarma consiguiente; al día siguiente fue hundido el *Tairoa*, de 6.900 toneladas y el día 7 le tocó el turno al *Streonsalh*, de 4.000 toneladas. Posteriormente, el corsario alemán se dirigió hacia la desembocadura del Río de la Plata, al recibir la noticia de que desde allí saldría un convoy inglés compuesto por cuatro mercantes, con un total de 30.000 toneladas, escoltado por un crucero auxiliar.

En aquellas aguas fue descubierto por la escuadra del comodoro Harrow, integrada por los cruceros *Exeter*, *Ajax* y *Achilles*. El 13 de diciembre se entabló el combate y el *Graf Spee* tuvo que refugiarse en el puerto de Montevideo, después de haber sufrido graves daños. De allí saldría pocas horas después para ser hundido por

su propia tripulación a la vista de la costa. El comandante Langsdorff se suicidó el día 20.

Después de estas incursiones del *Graf Spee* hubo una época de tranquilidad en las aguas africanas. El 6 de mayo de 1940 fue hundido el mercante inglés *Sciencist*, de 6.200 toneladas, en la ruta de Durban a Freetown, por el *Atlantis*, un nuevo corsario alemán. Se trataba de un mercante de 8.000 toneladas llamado *Goldenfels*, y perteneciente a la compañía Hansa de Bremen que había sido armado con seis cañones de 150 mm y puesto al mando del capitán de navío Regge. Este buque, convertido en la práctica en un crucero auxiliar, desarrollaba una velocidad de 17 nudos y tenía una autonomía de 60.000 millas.

Con él se inicia la acción de los cruceros auxiliares alemanes que seguiremos con más detalle en capítulos posteriores. La historia de las acciones emprendidas por estos cruceros auxiliares, armados para la guerra en corso, constituye una de las páginas más aventureras de la Segunda Guerra Mundial.

El 10 de junio y casi al mismo tiempo que el Duce anunciaba a los italianos la entrada de su país en la guerra, el *Atlantis* hundía al mercante *Tirrana*, de 7.300 toneladas.

A partir de esta fecha las tierras africanas también se teñirían de sangre al convertirse todas las fronteras coloniales en frentes de combate. España y Portugal fueron los únicos países que, teniendo colonias o protectorados africanos, se mantuvieron neutrales durante el transcurso de la contienda.

2

Junio de 1940

Guderian entra en Reims. Planes franco-británicos para atacar Libia. Organización del ejército inglés en Egipto. Organización del ejército italiano del mariscal Italo Balbo. Acciones en las fronteras. Actividades de la RAF. Actitud de España ante la declaración de guerra italiana. Abisinia. No sucede nada espectacular. Malta. Acción italiana en los Alpes. Despliegue de submarinos italianos en el Mediterráneo. Otras actividades navales. Planes navales de Inglaterra y Francia en el Mediterráneo. El almirante Darlan y la flota francesa. Francia solicita el armisticio. Consecuencias del armisticio en el continente africano. La proclama de De Gaulle. Muere Italo Balbo.

En el momento en que Italia declaraba la guerra a Francia e Inglaterra, los carros de combate alemanes, al mando de Guderian, atravesaban el frente francés en Reims, entre la ciudad y el bosque de Argonne; ya se había conseguido crear una cabeza de puente sobre la orilla izquierda del Sena, en Louviens; las tropas alemanas llegaban a Château-Tierry y París era declarada ciudad abierta. El fin se avecinaba con gran rapidez.

Mucho antes de que Italia entrara en la guerra, los Estados Mayores aliados habían preparado los planes adecuados para prever dicha eventualidad. Existía un plan de ataque contra Libia en el que se combinaba una

ofensiva doble, partiendo desde Egipto y desde Túnez. El ejército francés, mandado por el general Noguès, disponía en el norte de Africa de varios batallones de carros tipo «D» que, aun no siendo aptos para enfrentarse con los alemanes, eran netamente superiores a los blindados italianos. Estas fuerzas deberían atacar en dirección a Trípoli, partiendo de las fortificaciones tunecinas de la línea Mareth, mientras que los ingleses atacarían la Cirenaica.

Sin embargo, el delicado estado de la situación en la metrópoli francesa hizo que la ejecución de este plan fuera muy dudosa para el 11 de junio, o sea un día después de la declaración italiana de guerra. Así pues, el general Wavell, jefe de los ejércitos ingleses de Oriente Medio, se vio obligado a tomar precauciones defensivas.

El general Wavell ostentaba el mando militar sobre una zona muy extensa que abarcaba desde Irak a Libia y desde Egipto a Kenya; el jefe de las tropas de Egipto era el general sir Henry Maitland Wilson, a quien estaba subordinada la recién organizada Western Desert Force, al mando directo del teniente general R. N. O'Connor. Casi todas estas fuerzas se encontraban en período de instrucción y reorganización, al igual que la mayor parte del ejército británico, tanto metropolitano como destacado en las colonias. En febrero de 1940 habían llegado a Egipto la 4.ª División india y la 6.ª División australiana; poco después llegaba una división neozelandesa. La unidad más eficaz y mejor organizada era la 7.ª División blindada, que pronto pasaría a la historia con el mote de los «ratas del desierto». Estaba mandada por el general O'Moore Creagh, e integrada por un «Support Group» (grupo de apoyo) a las órdenes del general Gott, y por las Brigadas blindadas VII y IV, mandadas por los generales Russell y Canter respectivamente.

Durante los meses de abril y mayo de 1940 el grupo de apoyo, el cuartel general de la división y la IV Brigada se habían adelantado hacia Marsa Matruh con la misión de vigilar y reconocer la zona fronteriza con la Cirenaica y la orden expresa de proceder con grandes precauciones para evitar cualquier clase de provocación. El resto de la división quedó concentrado en Gerawla.

Mientras tanto, el resto de las unidades intensificaban su entrenamiento en los campamentos militares diseminados por todo el delta del Nilo, y conforme iban estando en condiciones de combate eran trasladados a la zona de Marsa Matruh.

El servicio de información inglés, que había descuidado bastante sus actividades antes del comienzo de la guerra, estimó que las fuerzas italianas en Libia estaban compuestas por catorce divisiones, cinco de las cuales se hallaban estacionadas en Tripolitania y el resto en Cirenaica, con un total aproximado de 215.000 hombres. Estas estimaciones demostraron ser casi exactas.

Para contrarrestar el peligro de ser atacado en dos frentes al mismo tiempo, el mariscal Italo Balbo tenía organizado el ejército de Libia de la siguiente forma:

Tripolitania: el 5.º Ejército al mando del general Italo Gariboldi, constituido por el X Cuerpo de Ejército (Barbieri), el XX Cuerpo de Ejército (Cona) y el XXIII Cuerpo de Ejército (Bergonzoli), con un total de cinco divisiones del ejército regular, dos de la milicia fascista y una división libia de tropas indígenas.

Cirenaica: el 10.º Ejército al mando del general Mario Berti, constituido por el XXI Cuerpo de Ejército (Dalmazzo) y el XXII Cuerpo de Ejército (Petassi-Manella), con un total de tres divisiones del ejército regular, una de la milicia fascista y otra división libia de tropas indígenas.

El Duce había ordenado que se adoptaran posiciones defensivas y además el servicio de información italiano había sobrevalorado la potencia de las fuerzas armadas aliadas, tanto francesas como inglesas.

El general Wavell necesitaba tiempo para organizar sus bases logísticas, instruir sus tropas y poner a punto su armamento y por lo tanto ordenó al general Wilson que no emprendiera un ataque con el grueso de las tropas de O'Connor, sino que se limitara a crear una

pantalla de cobertura, basada en patrullas motorizadas, que ocultaran a los italianos el dispositivo y la potencia del ejército inglés, tanteando al mismo tiempo la consistencia y el dispositivo del enemigo.

El primer día de guerra, el 11.º Regimiento de húsares al mando del teniente coronel Combe, perteneciente al grupo de apoyo de la 7.ª División blindada, recibió la orden de atravesar el sistema italiano de alambradas que marcaba la frontera desde la costa hasta el oasis de Giarabub, y que había sido mandado construir por el general Graziani durante su guerra colonial contra los senussi. La misión del 11.º Regimiento consistía en penetrar en territorio enemigo por entre los puestos fronterizos de Capuzzo y Maddalena, para hostigar las líneas italianas de comunicaciones entre Bardia y Tobruk. El 14 de junio, una vez comprobada la débil reacción italiana, un grupo de combate compuesto por el 7.º Regimiento de húsares, perteneciente a la 7.ª División blindada, y un destacamento de zapadores al mando del teniente coronel Fielden, atacó y ocupó en cuatro horas el fuerte Capuzzo, haciendo prisioneros a 16 oficiales y 200 soldados; los zapadores procedieron a demoler el fuerte. Al mismo tiempo, el 11.º Regimiento de húsares atacaba y ocupaba el fuerte Maddalena, que también fue demolido, mientras que se cercaba el fuerte de Sidi Iziz.

El día 16 tuvo lugar el primer encuentro entre blindados: un fuerte destacamento inglés descubrió una columna italiana compuesta por doce carros ligeros del tipo «L», trece camiones que transportaban tropas de infantería y una batería motorizada. Los ingleses, sin sufrir pérdidas, hicieron prisioneras dos compañías de infantería, los carros ligeros, la batería motorizada y al general Lastuzzi, jefe de ingenieros del 10.º Ejército italiano; la acción tuvo lugar cerca de Bir Chirba, en la carretera entre Capuzzo y Sidi Omar. Como consecuencia de esta acción, los italianos confirmaron su suposición de que el ejército inglés de Egipto era muy numeroso, estimándolo en unos 65.000 hombres, cuando en realidad los efectivos ingleses no alcanzaban siquiera la mitad de esta cifra. Los italianos también vieron confirmadas

sus sospechas sobre la superioridad del armamento inglés. Por lo tanto, el general Berti ordenó una restricción inmediata de todo el tráfico en la zona fronteriza.

La RAF no tardó en iniciar un moderado plan de ataque contra los campos de aviación de la fuerza aérea italiana. Los Escuadrones 113 y 45 de la RAF, dotados con aparatos tipo «Blenheim» atacaron los aeródromos de El Dada y El Adem durante el 11 de junio, y el 216 Escuadrón atacó Tobruk el día 14.

La aviación inglesa del Oriente Medio debía cubrir una zona igual a aquella sobre la que ostentaba el mando el general Wavell. En Egipto había estacionado un grupo de bombardeo, el 202, con su cuartel general instalado en Maaten Bagush; este grupo de bombardeo comprendía las alas 250 y 253, que a su vez estaban integradas por los Escuadrones 30, 55 y 113; y 45, 211, 70 y 216 respectivamente, dotados de aparatos «Blenheim» en su mayor parte.

El ala 254 estaba situada en el Sudán, con el cuartel general instalado en Khartoum, y comprendía los Escuadrones 14, 223 y 47, dotados de aparatos «Wellesley». El día 11 de junio de 1940 estos escuadrones ya bombardearon diversos objetivos del Africa Oriental Italiana, destruyendo en Masaua los depósitos de gasolina, que contenían más de 150.000 litros, así como numerosos aparatos en tierra, en los campos de aviación de Gura y Asmara.

Los Escuadrones 8, 11 y 39, estacionados en Adén, en la península de Arabia, y dotados con aparatos «Blenheim», bombardearon Diredaua y comenzaron a desarrollar una activa acción antisubmarina.

Todas estas actividades de la RAF ocasionaron fuertes pérdidas a los italianos, ya desde el comienzo de las hostilidades.

El mariscal del aire sir Arthur Longmore, jefe de las fuerzas aéreas de Egipto, sólo contaba con 18 escuadrones de caza mandados por el comodoro Collishaw. Estos escuadrones estaban dotados de aparatos anticuados, de los tipos «Gladiator», «Lysander» y los biplanos «Haw-

ker», que empezaron a ser lentamente sustituidos por «Hurricane» hacia el mes de agosto.

Gracias a este continuo hostigamiento de las líneas italianas, el general Wavell consiguió ganar el tiempo suficiente para que la IX Brigada blindada se uniera a su 7.ª División blindada al sur de Sidi Suleiman, y para que la Brigada de infantería de El Cairo, situada en el sector de Marsa Matruh, fuera reforzada por el Batallón de guardias motorizados «Coldstream».

El 12 de junio de 1940 España se declaraba nación no beligerante. Dos días después y ante la entrada de los alemanes en París y la prevista derrota de Francia, el Gobierno español se anticipó a cualquier peligro que pudiera amenazar la seguridad de la zona neutral de Tánger y ordenó su ocupación con una fuerza militar compuesta por 1.200 hombres al mando del coronel Yuste. Estas fuerzas fueron aumentadas más tarde, hasta alcanzar unos efectivos de 3.000 hombres.

En Abisinia no se llevaron a cabo acciones espectaculares después de la declaración de guerra. El duque de Aosta ordenó la movilización de todos los recursos de la colonia, a pesar de que estaba convencido de la inutilidad de la contienda, y empezó a preparar las operaciones contra la Somalia Británica.

Los historiadores anglosajones afirman que el ejército italiano del Africa Oriental Italiana estaba compuesto por más de 300.000 hombres, de los que 200.000 eran indígenas. Esto es absolutamente cierto, pero a menudo olvidan añadir que esta «cantidad» de soldados no constituía un ejército auténtico, ya que una buena parte de dichos efectivos pertenecían a la policía colonial,

Las fuerzas blindadas de este «ejército» estaban constituidas por un total de 24 carros de tipo medio, 39 carros ligeros y 126 automóviles blindados de fabricación local.

El 11 de junio de 1940 había un total de 325 aviones en todo el territorio. Sin embargo, se trataba en su mayor parte de modelos anticuados, destinados a mantener la vigilancia sobre los grupos rebeldes que aún no habían sido dominados, o bien a misiones de enlace entre los alejados puestos de policía colonial extendidos por el inmenso territorio de más de un millón y medio de kilómetros cuadrados de extensión. Sólo se contaba con 34 aparatos de caza, del tipo «Fiat CR-32» para la ejecución de misiones de combate.

Las únicas tropas orgánicamente útiles para la guerra eran las Divisiones de infantería 101.ª y 102.ª, así como las Divisiones «Africa» y «Granatieri di Savoia», de guarnición en Eritrea.

Una de las facetas más interesantes de la declaración italiana de guerra es la total ausencia de acciones espectaculares.

Si consideramos las declaraciones de guerra de Alemania y del Japón, observamos que se vieron seguidas por dos hechos de gran importancia militar: la «Blitzkrieg» y el ataque contra Pearl Harbour.

La «Blitzkrieg» o guerra relámpago demostró al mundo que la forma de combatir utilizada durante la Primera Guerra Mundial ya había quedado anticuada y que la guerra de movimiento daba una gran espectacularidad a las campañas militares, mediante la combinación del avión tipo «Stuka» y el carro de combate, con su gran rapidez y capacidad de penetración.

Por su parte, los japoneses demostraron en Pearl Harbour que el portaaviones pasaba a ser el «buque capital» de las flotas de combate, desplazando la importancia operativa del acorazado.

¿A qué se debió esta ausencia de acciones trascendentales?

La contestación hay que buscarla en un hecho más bien paradójico: si bien Italia había declarado la guerra, el ejército italiano no estaba preparado para la misma ni estratégica, ni táctica, ni logísticamente. No se había previsto ningún plan y el enemigo no fue cogido por sorpresa. Por otra parte, todo se hizo con una gran precipitación.

El almirante Cunningham, jefe de la flota inglesa estacionada en Alejandría, dice en sus *Memorias* que durante los días inmediatamente anteriores a la declaración de guerra italiana, no estaba en condiciones de impedir que cualquiera de los mercantes italianos que pasaban constantemente por el canal de Suez, se hundiera en él el día de la iniciación de las hostilidades, ya fuera cargado de cemento o de explosivos. De este modo se habría bloqueado el canal durante un buen espacio de tiempo, pero esta idea no se le ocurrió a ningún jefe militar italiano.

La deseada sorpresa no se pudo conseguir nunca, puesto que ya el 21 de abril el mismo Mussolini declaraba en un discurso pronunciado ante los jefes de las corporaciones fascistas que «...la hora en que Italia forme al lado de Alemania es inminente...».

Claro está que estas declaraciones produjeron gran inquietud entre los mandos aliados. Como consecuencia de ello el Gobierno inglés ordenó que todo el tráfico naval británico del Mediterráneo fuera desviado hacia el Atlántico, y pidió a los almirantazgos francés e inglés que tomaran las medidas oportunas.

La marina italiana entró en guerra cuando algunas de sus principales unidades acorazadas todavía no estaban listas para el combate, y contando únicamente con unas reservas de petróleo de 1.800.000 toneladas, lo suficiente para abastecer a la flota durante unos nueve meses de operaciones, o sea el triple del tiempo que, según Mussolini, duraría la guerra. (Véase cuadro de pág. 33.)

Por la comparación de las flotas enfrentadas en el Mediterráneo se puede comprobar que la marina italiana, sobre la que, según las directrices del Duce, recaía la responsabilidad de la acción ofensiva en el Mediterráneo, era inferior a la de cualquiera de sus dos antagonistas, con las que debía combatir en dos frentes diferentes, el oriental y el occidental, además de asegurar las comunicaciones marítimas con Libia, las islas del

CUADRO COMPARATIVO DE LAS FLOTAS EN PRESENCIA, EN EL MEDITERRANEO

(11-6-1940)

Buques operativos	Franceses	Ingleses	Total Aliados	Italianos
Acorazados	5	3	8	2
Portaaviones	1	1	2	—
Cruceros pesados	6	3	9	7
Cruceros ligeros	6	4	10	12
Destructores pesados	29	—	29	—
Destructores	32	31	63	40

mar Tirreno, Albania y el Dodecaneso. Es fácil comprender que las directrices de «ofensiva en el mar y en el aire» fueron más bien de índole política, ya que no se ajustaban en modo alguno a las realidades de la situación militar.

Entre los muchos errores cometidos destaca el de no haber aprovechado las últimas semanas de paz para enviar al duque de Aosta los refuerzos que tanto iba a necesitar después.

Otro gran error fue el de que, a pesar de estar prevista la fecha de 11 de junio para hacer pública la declaración de guerra, no se avisara a la marina mercante italiana hasta el día 7 de junio. De este modo, no se dio a la mayor parte de los barcos el tiempo suficiente para llegar a puertos amigos. El resultado fue la pérdida inmediata de más de 1.200.000 toneladas, equivalente al treinta y tres por ciento del total de la flota mercante italiana, ya fuera por internamiento, hundimiento o por haber sido apresados por los aliados.

El 12 de junio se publicó el primer boletín de guerra italiano. En él se anunciaba un violento bombardeo con-

tra Malta, y este informe hizo pensar al público que aquello no era más que el prólogo de un posterior ataque metódico cuyo objetivo final sería la ocupación de la isla.

En cualquier mapa del Mediterráneo podemos ver la situación de una pequeña isla, incrustada entre la ruta natural de Sicilia a Libia. Hasta el más elemental estratega de café habría colocado una banderita inglesa sobre esta isla. Desde su puerto de La Valetta y sus campos de aviación se podía anular casi por completo todo tráfico marítimo que se dirigiera a Libia. Cuando el Duce decide entrar en guerra y cuando discutía con sus generales sobre los planes de operaciones, le preguntó a Badoglio:

—¿Qué planes tiene para Malta?

—Ninguno —contestó Badoglio con toda tranquilidad.

Huelgan toda clase de comentarios.

Malta estaba muy mal preparada para resistir el más modesto asalto, como consecuencia de la desidia de los anteriores gobiernos ingleses. En la isla existían algunas baterías de costa anticuadas, dotadas con cañones de 234 mm. También se contaba con los dos cañones de 381 mm del monitor *Terror*, allí apostado.

La distancia que la separaba de Sicilia, de unos 100 kilómetros aproximadamente, la convertían en un objetivo apetecible y muy vulnerable. Una simple operación combinada, basada en un bombardeo enérgico de las posiciones militares, seguido de un desembarco en sus costas, con la posible utilización de fuerzas paracaidistas, hubiera sido suficiente para que los ingleses perdieran este punto de apoyo inestimable.

Los ya famosos tres aparatos del tipo «Gladiator», llamados *Fe, Esperanza* y *Caridad*, que según la propaganda inglesa constituían la única defensa aérea de la isla, fueron el símbolo de una debilidad que no supieron aprovechar los italianos quienes, por otra parte, contaban con grandes facilidades para estar bien informados sobre la verdadera situación de la isla. La única acción naval directa contra la isla fue llevada a cabo por varios

buques especializados que, protegidos por una flotilla de destructores, se dedicaron a arrancar los cables telefónicos submarinos que establecían la comunicación de la isla con Gibraltar y Alejandría.

¿Por qué no empezó Italia la guerra con un desembarco fulminante en la isla de Malta? Cuando los alemanes atacaron Bélgica sabían que la línea defensiva del canal Alberto constituía uno de los principales obstáculos con los que tenían que enfrentarse. Por eso planearon, prepararon y realizaron con toda minuciosidad la fantástica ocupación del fuerte Eben Emael, punto clave del sistema defensivo, que en teoría era inexpugnable. Si entre Alemania e Italia hubiera existido una verdadera cooperación militar, no nos cabe la menor duda de que la ocupación de Malta habría sido mucho más sencilla y menos sangrienta que la de Creta, realizada meses más tarde.

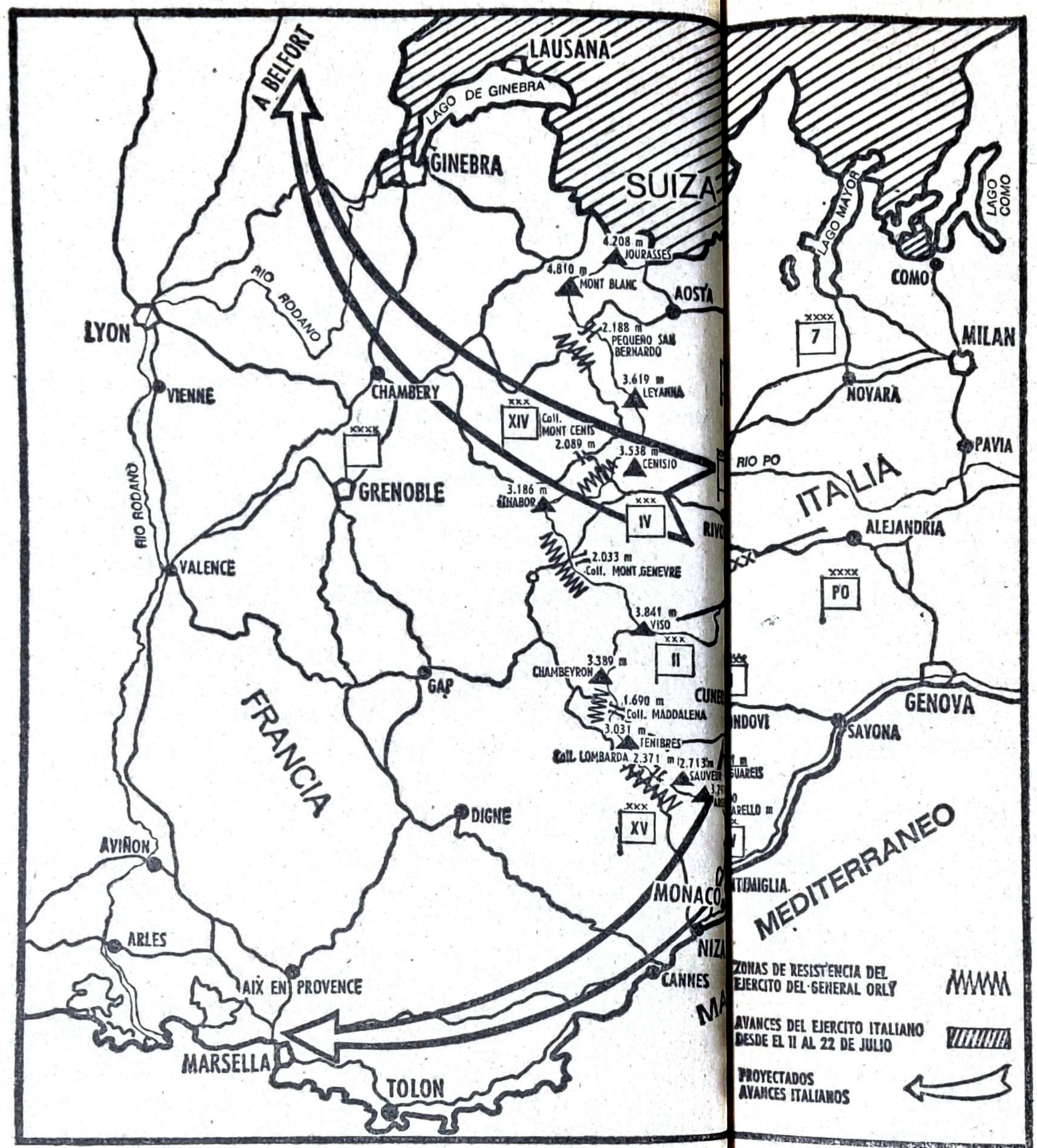
Los altos mandos italianos creían que su principal frente de combate sería el de los Alpes, dejándose llevar quizá por la inercia de la Primera Guerra Mundial. Por otra parte, la rapidez con que se derrumbaba el frente francés les obligó a modificar las directrices originales del Duce que ordenaban una actitud defensiva. Ahora se vieron obligados a actuar con rapidez para poder estar presentes a la hora de justificar una victoria fácil y cobrarse con creces a costa de Francia y sus colonias.

Por eso se atacó en los Alpes.

Aunque se salga del verdadero tema de esta obra y como una prueba más de la falta de preparación del ejército italiano, incluimos a continuación un breve resumen de lo ocurrido en los Alpes.

El ejército francés estaba al mando del general Orly y contaba con un excelente Estado Mayor al mando del general Mer. Sus efectivos eran los siguientes:

XIV Cuerpo de Ejército, que cubría los sectores fortificados de Saboya y del Delfinado y estaba constituido por las Divisiones de cazadores de


A BELFORT
LAUSANA
LAGO DE GINEBRA
GINEBRA
SUIZA
LAGO MAYOR
LAGO COMO
COMO
MILAN
NOVARA
PAVIA
RIO PO
ITALIA
ALEJANDRIA
PO
GENOVA
SAVONA
MEDITERRANEO
4.208 m JOURASSES
4.810 m MONT BLANC
AOSTA
2.188 m PEQUEÑO SAN BERNARDO
3.619 m LEYANNA
XIV
Coll. MONT CENIS 2.089 m
3.538 m CENISIO
3.186 m ENABOR
IV
2.033 m Coll. MONT GENEVRE
3.841 m VISO
II
3.389 m CHAMBEYRON
1.690 m Coll. MADDALENA
3.031 m TENIBRES
Coll. LOMBARDA 2.371 m
2.713 m SAUVEIR
XV
LYON
VIENNE
CHAMBERY
GRENOBLE
RIO RODANO
VALENCE
GAP
FRANCIA
DIGNE
AVIÑON
ARLES
AIX EN PROVENCE
MARSELLA
TOLON
MONACO
NIZA
CANNES
7
ZONAS DE RESISTENCIA DEL EJERCITO DEL GENERAL ORLY
AVANCES DEL EJERCITO ITALIANO DESDE EL 11 AL 22 DE JULIO
PROYECTADOS AVANCES ITALIANOS

montaña 66.ª, al mando del general Boucher, y la 64.ª al mando del general De Saint-Vincent.

XV Cuerpo de Ejército, situado en el sector fortificado de los Alpes Marítimos, compuesto por la 65.ª División de infantería al mando del general De Saint-Julien.

En total, incluyendo las tropas de guarnición de las fortificaciones de la frontera, el ejército francés contaba con 185.000 soldados, apoyados en una excelente línea de fortines y reductos que cubrían todas las líneas de penetración y que estaba complementada por un perfecto plan de destrucciones que impedirían o retrasarían el avance del enemigo.

Frente al ejército francés se alineaba el Grupo de Ejércitos del valle del Po, al mando del príncipe de Piamonte. El 11 de junio Mussolini dio la orden de atacar en toda la frontera, desde el Mont-Blanc hasta el Mediterráneo. El Grupo de Ejércitos del valle del Po estaba constituido de la siguiente forma:

4.º Ejército, a las órdenes del general Guzzoni que tenía su puesto de mando en Rivoli. Estaba formado por el I y IV Cuerpo de Ejército al mando de los generales Negri y Mercalli respectivamente, y contaba con un total de nueve divisiones y tres agrupaciones alpinas, situadas en la zona del monte Viso.

1.er Ejército, a las órdenes del general Pintor, que tenía su puesto de mando en Mondovi y se extendía desde el monte Viso hasta Ventimiglia. Estaba formado por el II, III y XV Cuerpo de Ejército al mando de los generales Bertini, Arisio y Gambara respectivamente, y contaba con un total de trece divisiones.

Detrás de esta primera línea, compuesta por un total de 188 batallones y que contaba con 2.949 cañones, se encontraban las cinco divisiones del 7.º Ejército al mando del duque de Bérgamo, así como las ocho divisiones

motorizadas del ejército del general Vercellino. La misión de estas tropas era la de aprovechar la más mínima brecha abierta en el dispositivo francés de defensa para lanzarse por ella con toda rapidez. El objetivo del 4.º Ejército era Belfort y el del 1.er Ejército era Niza, con Marsella como objetivo final.

El total de los efectivos italianos ascendía a 450.000 hombres.

Los italianos se lanzaron al ataque desde el 11 al 22 de junio, aunque fracasaron en todos sus esfuerzos por abrir brecha en el dispositivo francés de defensa. El 18 de junio, el Duce llamó a Badoglio y le exigió una victoria rápida en el frente de los Alpes, a lo que éste contestó:

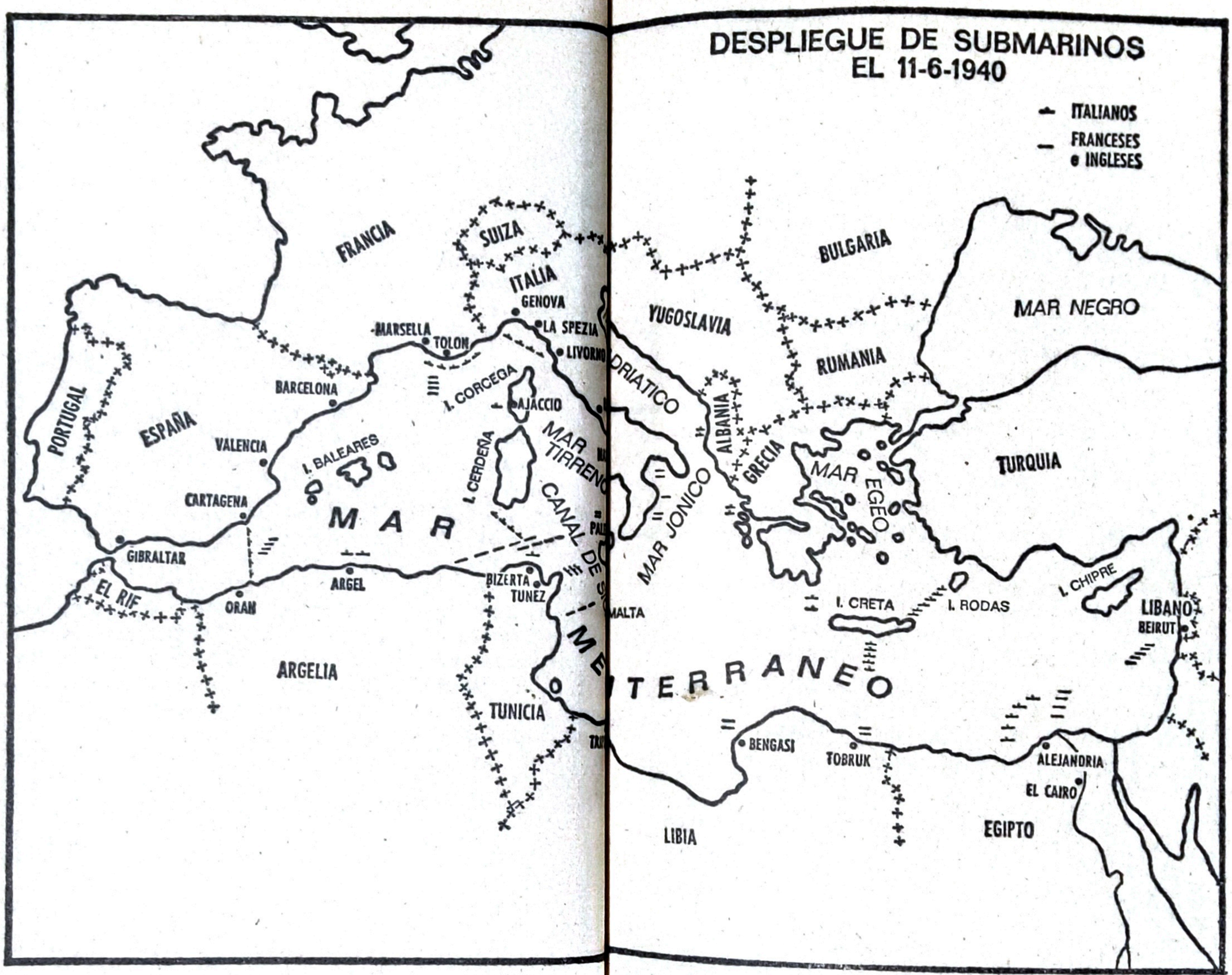
—Los milagros no son cosas de esta tierra.

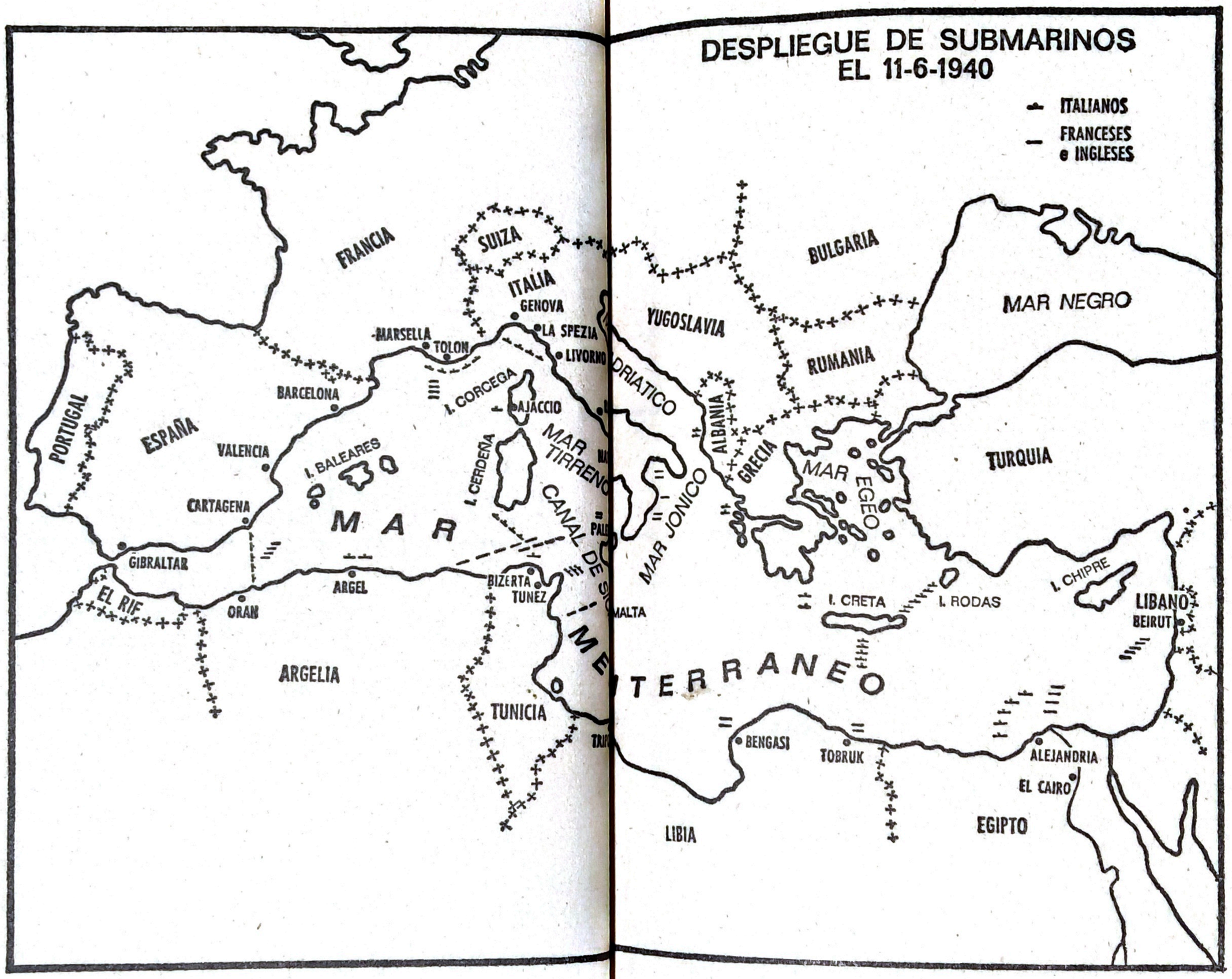
La «ofensiva fácil» fracasó, entre otras cosas, porque los fortines franceses del pequeño San Bernardo, de la Redoute, de Maurienne, del Turra, el Mont Genevre, el fuerte de Chaberton y el de Pont-Saint-Louis cerraron muy bien el paso a las fuerzas italianas.

Los franceses sufrieron 37 muertos, 42 heridos y 150 desaparecidos. Los italianos tuvieron 631 muertos, 2.631 heridos, 616 desaparecidos y 2.151 casos de congelación graves. Las cifras son elocuentes: demuestran el típico desequilibrio existente entre un ejército fortificado y otro que ataca al descubierto. Pero lo que más llama la atención son esos 2.151 casos de congelación, lo que demuestra que en un ejército cuyas unidades selectas eran precisamente las tropas alpinas, existía una terrible falta o escasez de equipos adecuados para la guerra en alta montaña.

Mussolini había ordenado a sus fuerzas navales en el Mediterráneo una «ofensiva en toda la línea» en la que, como ya se ha indicado antes, quedaba descartado el efecto sorpresa.

Badoglio había interpretado esta orden en el sentido de efectuar un despliegue, sobre todo de submarinos, capaz de anular el tráfico naval enemigo, en lugar de


DESPLIEGUE DE SUBMARINOS
EL 11-6-1940
ITALIANOS
FRANCESES
e INGLESES
FRANCIA
SUIZA
ITALIA
GENOVA
LA SPEZIA
LIVORNO
MARSELLA
TOLON
BARCELONA
PORTUGAL
ESPAÑA
VALENCIA
CARTAGENA
GIBRALTAR
EL RIF
ORAN
ARGEL
BIZERTA
TUNEZ
ARGELIA
TUNICIA
I. BALEARES
I. CORCEGA
AJACCIO
I. CERDEÑA
MAR TIRRENO
CANAL DE SICILIA
MAR
MALTA
YUGOSLAVIA
BULGARIA
RUMANIA
MAR NEGRO
ADRIATICO
ALBANIA
GRECIA
MAR JONICO
MAR EGEO
TURQUIA
I. CRETA
I. RODAS
I. CHIPRE
LIBANO
BEIRUT
MEDITERRANEO
BENGASI
TOBRUK
ALEJANDRIA
EL CAIRO
LIBIA
EGIPTO


DESPLIEGUE DE SUBMARINOS
EL 11-6-1940
ITALIANOS
FRANCESES
e INGLESES
FRANCIA
SUIZA
ITALIA
GENOVA
LA SPEZIA
LIVORNO
MARSELLA
TOLON
BARCELONA
I. CORCEGA
AJACCIO
PORTUGAL
ESPAÑA
VALENCIA
I. BALEARES
CARTAGENA
GIBRALTAR
EL RIF
ORAN
ARGEL
BIZERTA
TUNEZ
ARGELIA
TUNICIA
MAR
I. CERDEÑA
MAR TIRRENO
CANAL DE SICILIA
MALTA
YUGOSLAVIA
ADRIATICO
ALBANIA
GRECIA
MAR JONICO
BULGARIA
RUMANIA
MAR NEGRO
MAR EGEO
TURQUIA
I. CRETA
I. RODAS
I. CHIPRE
LIBANO
BEIRUT
MEDITERRANEO
BENGASI
TOBRUK
ALEJANDRIA
EL CAIRO
LIBIA
EGIPTO

lanzarse a un ataque directo contra las flotas francesa e inglesa. Sin embargo, ya hemos visto que este despliegue de submarinos ya era parcialmente inútil a causa de las disposiciones inglesas de desviar su tráfico marítimo por el Atlántico. No obstante, los franceses necesitaban mantener ese tráfico entre la metrópoli y Córcega y el norte de Africa.

El 11 de junio, el jefe del Estado Mayor de la marina, almirante Cavagnari, presentó al Duce un memorándum en el que se pedía una mayor aclaración sobre los objetivos señalados. La flota italiana de superficie no podía atacar por sorpresa a ninguna de las bases navales enemigas: Malta, Alejandría, Bizerta, Mers el Kebir, Gibraltar o Tolón, ya que carecía de portaaviones. Por lo tanto, la primera acción bélica naval se encomendó a los submarinos.

El 4 de junio de 1940, o sea, una semana antes del comienzo de las hostilidades, los submarinos italianos iniciaron un despliegue ofensivo para encontrarse en sus puestos de ataque el 11 de junio. Este despliegue merece ser detallado por su importancia:

De los 86 submarinos operativos de que disponía la flota, 51 de ellos ocuparon las siguientes posiciones:

Costa Azul: *Veniero, Neghelli, Gondar, Fieramosca* y *Mocenigo.*

Golfo de Génova: *H-4, H-6, H-8* y *H-1.*

Ajaccio: *Medusa.*

Entre Orán y Cartagena: *Faa de Bruno, Morovini, Provana, Dandolo* y *Marcello.*

Al norte de Argel: *Barbarigo* y *Nani.*

Al sur de Cerdeña: *Axum, Turchese, Adua* y *Aradam.*

Ante Bizerta: *Alagi.*

Canal de Sicilia: *Brin, Durbo* y *Beilul.*

Ante Malta: *Bausan.*

Costas de Grecia y Albania: *Uarsciek, Balilla, Anfitrite* y *Sciesa.*

Al sur de Gaudo (Creta): *Salpa, Giuliani, Bagnolini, Topazio* y *Nereide.*

Frente a Alejandría: *Galatea, Fisalia, Argonauta, Naiade* y *Smeraldo.*

Entre Creta y Rodas: *Jantina, Jalea, Delfino, Tricheco, Zaffiro* y *Velella.*

Al noroeste de Creta: *Settimo* y *Uedi Scebelli.*

Para poder mantener 50 submarinos en la mar, Italia tendría que haber dispuesto de otros cien submarinos para realizar operaciones de reparación y preparación, para repostar combustible y para mantener en ruta de relevo. Al no ser así, y debido a las limitaciones técnicas normales, el 21 de junio casi todos los submarinos anteriormente citados habían tenido que regresar a sus bases.

El resto de la flota italiana se limitó a enviar a alta mar a dos escuadras de cruceros, la del almirante Paladini, formada por los cruceros *Pola, Bolzano* y *Eugenio di Savoia,* y la del almirante Sansonetti, formada por los cruceros *Duca D'Aosta, Montecuccoli* y *Attendolo,* que recorrieron inútilmente los mares Tirreno y Jónico.

Otras unidades menores iniciaron el minado del golfo de Génova y del canal de Sicilia, así como de las costas de Nápoles y Alejandría, arrojando al mar un total de 12.478 artefactos.

Mientras tanto, las flotas francesa e inglesa también iniciaron sus actividades, de acuerdo con los planes previstos para el caso de una apertura de hostilidades contra Italia. La flota de Alejandría, al mando del almirante Cunningham, partió hacia las costas de Libia entre los días 11 y 14 de junio. Esta flota estaba compuesta por los acorazados *Warspite* y *Malaya,* el portaaviones *Eagle,* los cruceros *Orion, Neptune, Sydney* (australiano), *Liverpool, Gloucester, Caledon* y *Calypso,* acompañados por nueve destructores. A la flota de Alejandría se le unió la división naval francesa del almirante Godfroy, que incluía al acorazado *Lorraine.*

La formación naval fue avistada por el submarino italiano *Bagnolini,* al mando del capitán de corbeta To-

soni-Pittoni, que atacó y hundió al sur de Creta al crucero *Calypso* durante la noche del día 12. El comandante Tosoni-Pittoni llevó a cabo un arriesgado ataque en superficie, a pesar de la escolta de destructores. La flota aliada continuó su marcha y bombardeó sus objetivos, que eran los puertos de Tobruk y Bardia. En este último puerto consiguió destruir los depósitos de agua que constituían la reserva importante de la zona (disponía de un pozo que suministraba más de 550 metros cúbicos de agua potable, con una capacidad de almacenamiento de unos 16.500). Después de estos bombardeos, la flota aliada regresó a su base.

La noticia de los bombardeos provocó una nueva e infructuosa salida de las divisiones italianas de cruceros.

Este fenómeno se repetiría en innumerables ocasiones. La flota inglesa suele ser la que inicia las acciones ofensivas y sólo cuando se conocen los efectos de estas acciones se hacen a la mar las fuerzas navales italianas. El motivo de este retraso es bien conocido: la falta de una observación aérea naval que permita descubrir a tiempo las maniobras de la flota enemiga, alertando a las unidades de superficie y a los submarinos italianos para desplazarse al lugar preciso donde presentar batalla a las formaciones inglesas. Los ingleses, por el contrario, siempre se hacen a la mar acompañados de un portaaviones, además de utilizar con profusión la aviación de reconocimiento con base en tierra.

El 13 de junio el submarino italiano *Provana*, al mando del capitán de corbeta Botta, avista y ataca al convoy francés IR-2-F, que se dirigía a Orán. Sin embargo, el submarino es atacado a su vez por el cañonero *La Curieuse* que le obliga a salir a la superficie, embistiéndolo y hundiéndolo. El cañonero quedó con toda la proa destrozada y tuvo que reparar los daños en el dique flotante de Mers el Kebir.

Los días 5 y 6 de junio, o sea, antes de la declaración de guerra, los submarinos italianos *Finzi* y *Capellini* salieron rumbo al Atlántico, cruzando el estrecho

de Gibraltar los días 13 y 14 respectivamente. El primero operó en la zona de las islas Canarias, regresando el día 13 de julio sin haber podido hundir ningún buque enemigo. El segundo fue atacado frente a Trafalgar por el patrullero inglés *Arctic Ranger*, lo que le obligó a refugiarse en Ceuta entre el 15 y el 24 de junio. Hacia finales del mes de junio los italianos emprendieron una modesta acción ofensiva contra las instalaciones portuarias de Sollum, que fueron cañoneadas por los destructores *Turbine* y *Aquilone*.

El 10 de junio también se hicieron a la mar todos los submarinos operativos estacionados en la base de Masaua, en el mar Rojo: el *Ferraris* se dirigió hacia los accesos al puerto de Djibouti, capital de la Somalia Francesa; el *Galilei* cruzó el mar Rojo, dirigiéndose hacia Adén; el *Macallé* tomó rumbo hacia Port Sudan, y el *Galvani* hacia el golfo de Omán. El 14 de junio el *Ferraris* tuvo que ser sustituido por el *Torricelli* a causa de averías mecánicas.

El 15 de junio se perdió el *Macallé*, que embarrancó en unos escollos de la isla de Barra Musa Seghir. Al día siguiente el *Galilei* hundió al petrolero noruego *James Stove*, pero no pudo evitar el ataque del patrullero inglés *Moonstone*, que lo apresó y lo remolcó hacia Adén. Los documentos secretos que llevaba el submarino cayeron en poder de los ingleses y esto les permitió acosar al *Galvani* en el golfo Pérsico, que fue hundido el 24 de junio por el cañonero inglés *Falmouth*. Lo mismo ocurrió con el *Torricelli*, que ofreció una heroica resistencia en un combate en superficie contra los destructores *Kandahar*, *Khartoum*, *Kingston* y el patrullero *Shoream*. Antes de sucumbir, el *Torricelli* consiguió averiar al *Shoream* y hundir al *Khartoum*. El submarino italiano estaba mandado por el capitán de corbeta Pelosi que pudo ser milagrosamente salvado cuando ya se hundía con su nave junto a la isla de Los Siete Hermanos, siendo hecho prisionero por los ingleses.

El día 26 de junio encalló el submarino italiano *Perla*, aunque pudo ser recuperado posteriormente.

Los submarinos ingleses también se desplegaron y al iniciarse las hostilidades salieron del puerto de La Valetta los submarinos *Odin, Osiris, Oswald, Olympus, Orpheus* y *Grampus,* dirigiéndose hacia los más importantes puertos italianos.

El 13 de junio el *Odin* fue hundido en el golfo de Tarento después de ser abordado por el destructor italiano *Baleno* que lo atacó en compañía de los destructores *Folgore* y *Fulmine* (los ingleses afirmaron que el causante del hundimiento había sido el *Strale*). El submarino inglés *Grampus* sufrió igual suerte después de ser atacado ante Tobruk por los torpederos italianos *Circe, Clio* y *Polluce,* y lo mismo le sucedió al *Orpheus,* atacado por el destructor italiano *Turbine.*

Partiendo de la base de Bizerta, los franceses desplegaron a los submarinos *Le Centaure, Pascal, Fresnel, Vengeur, Redoutable, Narval, Caiman, Morse, Souffleur, Monge, Pegase* y *Le Tonnant.* El *Morse* se perdió en un campo de minas situado frente a Sfax.

Desde el puerto de Alejandría salieron hacia el Mediterráneo oriental los submarinos ingleses *Parthian, Pandora, Protues* y *Phoenix,* y desde el puerto de Beirut partieron los submarinos franceses *Phoque, Espadon, Protée, Acheron* y *Acteon.*

Desde la base de Tolón partieron los submarinos franceses *Iris, Venus, Pallas* y *Archimede.* Desde Orán y Gibraltar salieron a la mar los submarinos franceses *Ariane, Eurydice, Diane* y *Danae,* y los submarinos minadores *Saphir, Nautilus, Turquoise* y *Perle,* que sembraron campos de minas en los accesos a los puertos de Cagliari, Trípoli, Trápani y Bastia.

El único éxito apreciable del despliegue submarino anglofrancés fue el hundimiento del submarino italiano *Diamante* frente a Tobruk, donde fue descubierto y hundido el día 20 de junio por el submarino inglés *Parthian* al mando del capitán de corbeta Rimington.

El 27 de junio el submarino italiano *Liuzzi* fue hundido al sur de Creta mediante la acción combinada de los destructores ingleses *Dainty* e *Ilex.* El día 28 fue

hundido el destructor italiano *Espero* durante el transcurso de un combate naval entre cruceros ingleses y los destructores italianos *Zaffiro, Ostro* y *Espero* que habían salido de Tarento para dirigirse a Bengasi. Al día siguiente, un crucero inglés hundió al submarino italiano *Uedi Scebelli* al oeste de Creta. Por su parte, la RAF descubrió y hundió al submarino italiano *Argonauta* que se encontraba en ruta desde Tobruk a Tarento.

En resumen, hacia finales del primer mes de guerra, Italia ya había perdido 10 submarinos y más de 250 aviones, estos últimos destruidos en su mayor parte en los campos de aviación bombardeados por la aviación enemiga.

En el Africa Oriental Italiana se iniciaron unos débiles ataques hacia Khartoum, en la frontera del Sudán angloegipcio. Estos ataques culminaron con la ocupación de Kasala, sin llegar a profundizar más. No obstante, la simple ocupación de Kasala ya significaba algo importante puesto que desde esta posición se podía interrumpir el tráfico ferroviario hacia Port Sudan.

Al mismo tiempo, se iniciaron una serie de incursiones bastante tímidas por el territorio de la Somalia Británica.

Mientras se producían todos estos acontecimientos, la situación iba empeorando en la Francia metropolitana. La desmoralización cundió con gran rapidez por entre el pueblo, el ejército y el Gobierno francés hasta el punto de que el día 15 de junio estuvo a punto de suceder algo que pudo haber cambiado por completo el ritmo de la guerra. El almirante Darlan, jefe y artífice de la flota francesa, indignado ante la posibilidad de que el Gobierno solicitara un armisticio, le dijo al presidente Reynaud:

—Si se atreve a solicitar el armisticio, me marcho con la flota.

Si lo hubiera hecho así, quizá habría pasado a ser

el francés más grande de la Historia contemporánea. Más tarde veremos cuál fue su trágico fin y en el capítulo dedicado a describir los sucesos del mes de julio también veremos la trágica sangría que se provocó entre las filas de los marinos franceses.

Francia solicitó al Gobierno alemán las condiciones de un armisticio el día 17 de junio, por mediación del embajador español, Lequerica, acreditado ante el Gobierno francés que ya por estas fechas se había trasladado a Burdeos.

Al día siguiente, Hitler y Mussolini se reunieron en la casa del Führer en Munich, en la Koenigsplatz. El Duce exigió entre otras cosas la ocupación de Francia y la entrega a Italia de la totalidad de la flota francesa. Sin embargo, Hitler se negó rotundamente. Mussolini pretendía que se firmara con Francia un armisticio único, pero el Führer se opuso, imponiendo su punto de vista de firmar dos acuerdos por separado entre Francia y cada una de las potencias del Eje. Hitler tenía unas ideas tercas y sorprendentes sobre el futuro de Francia (una de ellas consistía en crear un Estado israelita en Madagascar) y por ello no se mostró dispuesto a acceder a ninguna de las pretensiones italianas que pudieran evitar el logro de su oculto propósito: conseguir una alianza con Francia para acabar con Inglaterra.

Aparece entonces de modo visible la mejor prueba del gran error de Mussolini: hasta su querido aliado se opone a sus pretensiones, demostrándole que se ha lanzado inconscientemente a una guerra sin motivos.

Y es entonces cuando empieza la llamada «guerra paralela», al darse cuenta Mussolini de que Hitler sólo sigue sus propios intereses, su política y su camino hacia la dominación total de Europa. El Duce se convence de que Italia debe actuar independientemente si no quiere verse convertida también en otro satélite del vencedor.

El 19 de junio, y utilizando la misma vía diplomática española, el Gobierno alemán comunica al francés su asentimiento para establecer las conversaciones sobre el armisticio solicitado.

Francia firmó el armisticio de 1940, el 24 de junio, en el mismo vagón histórico del bosque de Compiègne en el que se firmaron los protocolos que dieron fin a la Primera Guerra Mundial. Los documentos del cese de hostilidades con Italia fueron firmados en Roma.

La firma de este último armisticio modificaba sustancialmente la situación de los teatros africanos de operaciones. El Imperio francés dejaba de ser beligerante y por lo tanto Italia veía reducidos sus frentes de combate a los límites de sus fronteras con las colonias inglesas. Sin embargo, y a pesar de que la flota francesa quedaba momentáneamente al margen del conflicto, Italia no vio materializarse ninguna de sus aspiraciones expansionistas, que eran: la anexión de Niza y Córcega; la conversión de Túnez y de la mayor parte de Argelia en un protectorado italiano, y la anexión de la Somalia Francesa y del Africa Ecuatorial Francesa. Ni siquiera obtuvo la ocupación militar de Túnez, lo que le hubiera permitido controlar todo el canal de Sicilia.

Cuando Italia declaró la guerra, el embajador francés en Roma declaró a Ciano:

—Esto es como darle una puñalada por la espalda a un hombre caído.

Ahora, Francia sentía cierto desprecio por los italianos y sus absurdas pretensiones, toda vez que había rechazado todos los ataques italianos contra los territorios de la metrópoli, no había sufrido ningún acoso italiano contra sus colonias y en cambio había bombardeado repetidas veces ciudades como Milán y Turín sin sufrir pérdidas. Por eso, Francia consideraba con razón que había perdido la guerra frente a los alemanes, pero no frente a los italianos. La política de contemporización alemana, cuyo objetivo era el de atraer a Francia hacia su propia esfera de influencia, abandonó a Italia a su suerte que, de este modo, no pudo conseguir ninguno de sus objetivos africanos y mediterráneos. Por lo tanto, la apertura de las hostilidades por parte de Italia no representó una guerra corta y cómoda, ni aportó botines fáciles y gratuitos.

Por si esto fuera poco, el 18 de junio el general

De Gaulle pronunciaba a través de los micrófonos de la BBC de Londres su famoso manifiesto, su apelación a la dignidad francesa y, como consecuencia de ello, una buena parte de las colonias francesas que habían quedado neutralizadas tras la firma del armisticio, volvieron a adoptar una actitud hostil.

La única consecuencia que tuvo el armisticio para Africa fue que permitió al Duce modificar sus directrices iniciales. A partir de entonces, Mussolini ordenó adoptar una actitud ofensiva en diversos sectores. El día 21 se ordenó al mariscal Italo Balbo que estudiara un plan para invadir Egipto. Esta orden fue repetida el día 26 por Badoglio, comunicando además el traslado a Cirenaica de 70 carros de combate, así como parte de las tropas que estaban de guarnición junto a la frontera con Túnez.

El día 28 ocurría en Tobruk una tragedia de gran trascendencia político-militar: cuando el avión en que viajaba Italo Balbo se disponía a aterrizar en el aeropuerto de Tobruk, fue derribado por la artillería antiaérea del crucero acorazado *San Giorgio,* fondeado en el puerto con misión de batería flotante. Los artilleros del *San Giorgio* confundieron el avión de Italo Balbo con un aparato inglés y el mariscal perdió la vida. Esta pérdida fue irreparable para los italianos, ya que la labor desarrollada por Italo Balbo en Libia le había convertido no sólo en un gobernador insustituible, sino también en un jefe militar imprescindible.

3

Julio de 1940

El desierto. Motorización. Factores extramilitares. Operación Catapulta. Antecedentes. Desarrollo. El acorazado *Richelieu* en Dakar. Verdaderas intenciones inglesas. Ruptura de relaciones entre Francia e Inglaterra. El duque de Aosta ataca. Batalla naval de Punta Stilo. Combate naval de cabo Spada. La directriz número 16 de Hitler. Graziani y Wavell se reorganizan. Los corsarios alemanes en aguas africanas. Otras actividades navales.

Antes de referirnos a la guerra en Libia, quisiera decir algo sobre el personaje principal de esta historia en este teatro de operaciones: el desierto.

«Un paraíso para los tácticos y un infierno para los logísticos.» Esta es una de sus definiciones militares más acertadas. Las páginas más perfectas de la historia militar de la Segunda Guerra Mundial se van a escribir precisamente allí, donde un suelo duro y terroso permite a los vehículos rodar en todas direcciones, donde la servidumbre que imponen los suministros alcanza todo su despotismo, donde unos campos de dunas o unas depresiones salinas crean puntos de paso tan obligados como si se tratara de un collado en los Pirineos. El desierto posee una característica que se graba en el alma de todo aquel que haya combatido en él: su grandeza. Esa grandeza que llega a la escala de lo infinito en sus horizontes, en sus noches, en su silencio horrí-

sono; esa grandeza que empapa las almas de los seres nobles y aniquila las de los pusilánimes.

Allí lucharían hombres de los cinco continentes. Quienes combatieron en él lo recordarán mientras vivan, porque el tiempo quizá lo pueda borrar todo de la memoria humana menos una cosa: el desierto.

Para combatir en él es imprescindible la motorización de los ejércitos, y un ejército motorizado no es algo que se pueda improvisar, ni algo que se pueda poner en funcionamiento sin la adecuada preparación. Cuando el Gobierno alemán decidió ayudar militarmente al italiano en el norte de Africa, preparándose para ello el cuerpo expedicionario al mando de Rommel, todos los equipos, material, armamento y vestuario a utilizar en el desierto fueron sometidos a una serie de pruebas en las landas arenosas de Brandemburgo. Sólo así se explica el magnífico rendimiento que dieron de sí desde el primer momento de su entrada en combate.

Si se cuenta con los medios adecuados, la guerra en el desierto no presenta ninguna dificultad, pareciéndose más a una guerra naval que a una guerra terrestre convencional.

La situación, importancia y defensa de las bases de suministros es idéntica al papel que desempeñan las bases navales en la guerra naval.

El que sólo ocupa un terreno en el desierto, únicamente domina el terreno que ocupa. El que más domine será aquel que disponga de una mayor movilidad y fuerza. Ya hemos visto en el mes de junio los éxitos conseguidos por las patrullas móviles inglesas frente a las estáticas guarniciones italianas que sólo dominaban el terreno que ocupaban, o sea aquel en el que se encontraban.

Las batallas que vamos a reseñar a continuación se libraron casi todas en la zona desértica, al norte del ecuador. Se trata de batallas puras en el campo de la táctica y de guerras totales en el campo de la logística. Durante las dos primeras terceras partes de la guerra africana, hasta el desembarco de las tropas norteamericanas, no actuaron factores extramilitares sobre ninguno de los dos bandos contendientes, como pudieran haberlo sido la población civil, la Resistencia, el comunismo, la población judía, la Gestapo, los problemas de política local, etc. Ninguno de estos favores vino a adulterar los acontecimientos y gracias a ello podremos contemplar una guerra entre profesionales, entre militares, entre caballeros, entre hombres en toda la extensión de la palabra, que luchaban en defensa de sus ideales.

Unicamente se sufren las consecuencias estratégicas de las órdenes dictadas por los gobernantes como Churchill, Mussolini e Hitler, quienes con sus directrices y decisiones de «dilettantes» de la guerra modificaban los verdaderos factores de la situación.

Fueron incontables los casos de ayuda mutua entre los mismos combatientes, los casos de humanidad ante la dureza inexorable del medio ambiente, sin que por ello la guerra dejara de ser en ningún momento una guerra enérgica, intensa y total.

Desde que Francia insinuó la posibilidad de firmar un armisticio por separado, e incluso mucho antes, Churchill estaba muy preocupado por la suerte que pudiera correr la flota francesa, ya que conocía muy bien el peligro que supondría el que ésta cayera en poder del enemigo.

La flota francesa tuvo que pagar en muchos aspectos las consecuencias de la nefasta dirección estratégica y táctica de la guerra por parte del Gobierno francés. A pesar de que aún estaba intacta, apenas contaba en la mentalidad de los dirigentes políticos y de los militares franceses. Churchill se dio perfecta cuenta de ello cuando el 13 de junio acudió a Tours donde estaba reunido el gobierno de Paul Reynaud y vio cómo el general Weygand indicaba la urgente necesidad de un armisticio ante la inminente derrota frente al ejército alemán.

En Weygand y Churchill nos encontramos con dos mentalidades opuestas por completo. La mentalidad de Weygand, fabricada durante la Primera Guerra Mundial, había estado autosugestionada durante muchos años por

la idea de la indudable superioridad del ejército francés, por la inviolabilidad de la línea Maginot, por un criterio defensivo e inmovilista, consecuencia de la guerra de trincheras. El ver desfilar a los alemanes por París significaba poco menos que el fin del mundo. Olvidaba por completo el enorme poderío del imperio colonial francés, así como toda su potencia naval. Creía que, puesto que los alemanes ya estaban en París, no valía la pena hacer nada, y lo daba todo por perdido.

Churchill, por el contrario, pensaba que si Inglaterra llegara a ser invadida y ocupada, debería continuarse la guerra hasta conseguir la derrota del enemigo, ya fuera desde el Canadá o desde cualquier otro lugar del mundo. Así lo declararía públicamente pocos días después.

Por lo tanto, no debe extrañarnos la penosa impresión que le causó ver en Tours a un Gobierno incapaz de organizar la resistencia nacional, y del que no se sabía lo que estaría dispuesto a firmar en un armisticio cuyas condiciones serían impuestas por los alemanes.

Mussolini también se dio cuenta de la enorme importancia que tenía la flota francesa. Durante las conversaciones de Munich exigió de Hitler la entrega a Italia de la flota francesa, pero tropezó con la mentalidad centroeuropea de Hitler. Mostrando un desconocimiento absoluto de las raíces mismas de la idiosincrasia francesa, el Führer creía que si suavizaba las condiciones del armisticio conseguiría poner a Francia de su parte para contar más tarde con ella como nación aliada frente a Inglaterra. La consecuencia directa de esta política absurda fue la decisión de no reclamar la flota francesa en el armisticio.

Pero veamos otro aspecto de los hechos.

Sabemos que toda la estructura defensiva inglesa estaba basada en su condición insular y en una futura ayuda ilimitada por parte de los Estados Unidos. Para ello era imprescindible el dominio total de los mares.

Durante su visita a Tours, Churchill cometió un grave error al no entrevistarse con el almirante Darlan, jefe

de la flota francesa. Darlan se encontraba en la prefectura de Tours, a la espera de acontecimientos, sintiéndose herido en su amor propio por no haber sido consultado en unos momentos tan graves. El Gobierno francés estaba reunido en el cercano castillo de Cangey, en espera de la visita de Churchill, y, mientras tanto, éste esperaba a su vez que le llamaran. Al final, Churchill se marchó a Londres sin ver a Darlan. Lo más irónico de esta situación fue que precisamente durante aquellos momentos el Gobierno francés discutía en el castillo de Cangey el destino de la flota. Se consideró que la flota quedaría deshonrada si se rendía a unos alemanes contra los que apenas si había combatido. El destino suele jugar con las personas, como en este caso.

El motivo por el que Churchill no se entrevistó con Darlan fue, con toda probabilidad, su innata desconfianza hacia todos los jefes militares autoritarios y sobre todo hacia los almirantes. Esta desconfianza le impidió darse cuenta personalmente de que Darlan era quien detentaba la autoridad suprema sobre la marina francesa, incluso por encima del Gobierno.

Ya hemos visto cómo las fuerzas navales francesas e inglesas destacadas en el Mediterráneo y en el Atlántico sur establecieron una muy íntima colaboración. Esta colaboración también se había establecido en aguas de Noruega, alcanzando su cúspide en la Operación Dinamo, la evacuación del Cuerpo Expedicionario inglés en Dunkerque. En este último caso, la colaboración rebasó el puro ámbito naval para hermanar a los marinos franceses con toda clase de combatientes ingleses. La defensa de la plaza había corrido a cargo del almirante Abrial, a quien el mismo Weygand había ordenado el 21 de mayo:

—*Sauver avant tout, l'honneur du pavillon.*

El almirante Abrial cumplió la orden con tanta escrupulosidad que, cuando terminó la evacuación, los franceses habían perdido 58 barcos.

Pero en ocasiones la fuerza de la política pasa por encima de estos pactos de sangre.

Durante el transcurso de su penúltimo viaje a Francia antes de la firma del armisticio, Churchill le había dicho a Darlan en el castillo de Muguet, donde se encontraron:

—Almirante, espero que jamás entregará la flota.

Darlan contestó, con indignación:

—¡Nunca! Eso va en contra de la tradición y el honor de nuestra marina.

Precisamente, para evitar que esto se produjera, el almirante Darlan había dictado una orden «ultrasecreta» el 28 de mayo, dirigida al almirante Le Luc, 2.º jefe del Estado Mayor naval. En ella se decía:

> «En el caso de que los acontecimientos militares condujeran a un armisticio cuyas condiciones fueran impuestas por los alemanes, no tengo la intención de rendir y entregar la flota si el armisticio incluyera una cláusula de este tipo.»

A continuación pasaba a explicar los detalles de lo que debía hacerse. Veamos a continuación un resumen de los mismos: si Italia había entrado en guerra y no había firmado el armisticio, se debería atacar a la flota italiana aun en condiciones de inferioridad. Las naves supervivientes deberían refugiarse en el puerto inglés más próximo, para continuar la guerra desde Inglaterra. Si Italia no entraba en guerra, todos los navíos franceses deberían dirigirse a puertos ingleses o norteamericanos. La palabra clave que significaba la ejecución inmediata de esta orden tan drástica era su propio nombre de pila: «Xavier-François».

Una de las pruebas más claras de la inquebrantable decisión de la marina francesa de no entregar ningún barco útil a los alemanes, fue la enérgica defensa que hizo el propio almirante Abrial, el defensor de Dunkerque, de la base naval de Cherburgo. Cuando se acercaron las avanzadillas alemanas pertenecientes a la 7.ª División blindada al mando de Rommel, el almirante Abrial logró detener su avance, aniquilando casi por

completo a una columna motorizada. Desde una distancia de 17.500 metros comenzó un bombardeo intermitente con los cañones de 305 mm del viejo acorazado *Coubert*, apoyado por dos torpederos de 600 toneladas y un cañonero, disparando hasta ciento doce cañonazos sobre la carretera de Isigny a Carentan. Este bombardeo se efectuó el 18 de junio, a las cuatro de la tarde, contra el 6.º Regimiento de fusileros. Después, el almirante Abrial se hizo fuerte en el arsenal, resistiendo durante cuarenta y ocho horas y dando tiempo para que salieran del puerto todos los barcos útiles. Cuando el almirante Abrial se rindió, el 20 de junio, las dársenas estaban vacías y todo el material útil había sido evacuado.

En Brest ocurría algo semejante aquel mismo día 18. El vicealmirante Traub y el almirante De la Borde, hicieron salir del puerto en el término de diez horas a 83 barcos de guerra y 70 mercantes. En el puerto sólo quedaron nueve buques que fueron barrenados y hundidos. También se destruyeron las instalaciones portuarias más importantes. Entre los barcos que se hicieron a la mar, logrando escapar, merecen citarse el acorazado *Richelieu*, que se llevó consigo a los guardiamarinas de la Escuela Naval, y el submarino *Surcouf*, que con sus 3.000 toneladas era el mayor del mundo.

Cuando el 15 de junio Reynaud consultó a Londres sobre la posibilidad de firmar un armisticio por separado con los alemanes, los ingleses le contestaron el día 16 diciéndole que lo podía hacer a condición de que la flota francesa se refugiara en los puertos ingleses más próximos.

El día 17, Churchill rogó de nuevo al Gobierno francés que no perdiera momentos tan preciosos y ordenara que la flota francesa se refugiara en puertos norteamericanos o ingleses. Evidentemente, Churchill estaba mal informado, puesto que los barcos franceses ya hacían todo lo posible para no caer en poder de los alemanes.

El día 18 estuvo a punto de iniciarse el preludio de lo que más tarde realizarían los ingleses en Mers el Kebir. El vicealmirante inglés Hallet se dirigió hacia Saint-Nazaire a bordo del destructor *Vanquisher* con

la misión de asegurarse de la salida del acorazado *Jean Bart*. Si el acorazado no conseguía zarpar hacia alta mar, el vicealmirante Hallet tenía orden de destruirlo. Por fortuna, el *Jean Bart* pudo hacerse a la mar durante la madrugada del día 19, a pesar de no haber terminado aún su construcción, llegando a Casablanca el día 22. De este modo se retrasó durante algunos días el principio de la carnicería.

Las dudas existentes en el Gobierno inglés obligaron a Churchill a enviar a Francia al almirante Pound, primer Lord del Mar; a sir Alexander, primer Lord del Almirantazgo y a Lloyd, con la misión de entrevistarse con Darlan que por entonces ya había sido nombrado ministro de Marina del Gobierno del mariscal Petain, que había sustituido al de Reynaud. Los enviados llegaron a Burdeos el día 18. Allí se confirmaron dos aspectos importantes de toda la cuestión: el primero era que Inglaterra estaba decidida a continuar la guerra a toda costa, y así se le comunicó al Gobierno francés; el segundo era que la flota francesa debería seguir combatiendo, al menos hasta que se firmara un armisticio, y que si en las condiciones del armisticio se incluyera cualquier cláusula que significara la entrega de la flota a los alemanes o a los italianos, no se firmaría el armisticio. Todo el Gobierno francés se mostró de acuerdo sobre este punto. El mismo mariscal Petain dio a conocer a los ingleses una orden similar a la que había dado el almirante Darlan y que hemos citado con anterioridad. Por otra parte, el propio almirante Darlan dio a los ingleses su palabra de honor de que así se cumpliría.

El almirante Pound regresó a Londres el mismo día 18, mientras que Alexander y Lloyd visitaron a Petain y a Baudouin, quienes confirmaron todo lo dicho por Darlan, regresando a Londres el día 20.

Churchill comentaría después que tras el regreso de sus emisarios ningún navío de guerra francés intentó ponerse fuera del alcance de los alemanes. Lo cierto es que los buques de guerra que estaban en condiciones de abandonar las aguas metropolitanas francesas ya lo habían hecho (el último en hacerlo fue el torpedero *Lansquenet*, que salió de Burdeos el día 23, o sea después de haberse firmado el armisticio).

Churchill no creyó que Darlan fuera capaz de cumplir sus compromisos. En consecuencia, ordenó la ejecución de la llamada Operación Catapulta, cuya misión era la de neutralizar a la flota francesa, ya fuera mediante la destrucción o la captura.

Una parte de la flota se había refugiado en puertos ingleses y el resto se encontraba distribuida entre los puertos de Orán, Mers el Kebir, Alejandría, Argel, Casablanca, Dakar y en la Martinica. En Tolón aún quedaban unos pocos navíos, preparados para trasladar al Gobierno francés a Argelia en caso de que fuera necesario.

Darlan se irritó ante la orden del Almirantazgo inglés, de fecha 18, de apoderarse de todos los buques franceses que estuvieran al alcance de la flota inglesa. Por ello decidió ordenar al almirante Odendhal, agregado naval en Londres, que enviara al Africa del Norte a todos los barcos franceses que se encontraran en Inglaterra, tanto de guerra como mercantes. Sin embargo, los ingleses impidieron la ejecución de esta orden.

El general Noguès comunicó al general inglés Dillon, miembro de la misión militar inglesa en Marruecos, que Darlan había pedido que se preparara un alojamiento en Argel para él y para su Estado Mayor, ya que el Gobierno francés tuvo la intención hasta el día 22 de trasladarse allí para continuar la guerra.

El día 22 de junio fue uno de los días más tristes de la historia de Francia. El armisticio con Alemania fue firmado en el histórico vagón del bosque de Compiègne a las 18 horas. El día anterior, los alemanes habían pedido que la flota francesa fuera concentrada en sus puertos naturales de atraque en tiempos de paz para ser desmovilizada y desarmada, a excepción de las uni-

dades que se consideraran necesarias para salvaguardar los intereses del imperio colonial francés. Además, Alemania declaraba solemnemente que no tenía intención de utilizar la flota francesa con fines militares (en contra de la opinión de Italia). Esta sorprendente e inesperada actitud alemana con respecto a la flota, hizo posible la firma del armisticio.

Antes de que se firmara el armisticio, y sin conocer sus cláusulas, Churchill declaraba ante los micrófonos de la BBC que si éste se firmaba «todos los recursos del imperio colonial francés y de la flota pasarían rápidamente a manos del enemigo, que los utilizaría en provecho propio». Aquella misma noche, Ronald Campbell obtenía del ministro francés de Asuntos Exteriores, Baudouin, una copia de las condiciones alemanas. Después de leerlas volvió a pedir al Gobierno francés que enviara la flota a puertos ingleses. Más tarde quiso entrevistarse con Darlan, pero éste, molesto por las declaraciones que había hecho Churchill en la radio, lo que suponía no creer en su palabra de honor, se negó a recibirle. Sin embargo, su ayudante de campo le repitió que la flota jamás caería en manos alemanas.

La misión inglesa destacada en Burdeos embarcó en el destructor *Berkeley*, que había llegado a La Gironda el día 16 para ponerse a disposición del Gobierno francés por si deseaba huir hacia Inglaterra o al norte de Africa. Esta es una prueba más de que el Almirantazgo inglés sabía que en la costa atlántica francesa ya no quedaban buques de guerra operativos. Desde aquel momento se interrumpió el enlace entre los antiguos aliados, por lo que los ingleses no supieron con exactitud el resultado de las conversaciones mantenidas entre alemanes y franceses sobre la flota, ya que lo estipulado hasta entonces no había sido dado por definitivo. Por otra parte, también se cortaron las comunicaciones telegráficas entre Darlan y el almirante Odendhal, que aún estaba en Londres. A partir de entonces tuvieron que establecerse a través de España, ya que el artículo 14 del armisticio estipulaba el cierre de las transmisiones militares y navales, con lo que el aislamiento entre Burdeos y Londres llegó a ser casi absoluto. Vale

la pena señalar aquí que esta falta de enlace no significó una situación nueva aparecida con brusquedad, ya que el mal estado del sistema de comunicaciones entre el Alto Mando de los ejércitos francés e inglés se había convertido en un mal endémico mucho antes de firmarse el armisticio (el mariscal inglés Spears, enviado especial de Churchill junto al Gobierno de Paul Reynaud, se lamenta repetidas veces de ello en sus *Memorias*).

El día 24, Darlan ordenó la formación de equipos secretos de sabotaje en todos los barcos de guerra franceses. Su misión era la de «hundir el buque antes de que cualquier potencia extranjera se apoderara de él, fuera quien fuese, a no ser que el barco pudiera refugiarse en cualquier puerto de los Estados Unidos».

Se ha podido comprobar que el almirante Odendhal recibió una copia de esta orden y que entregó un duplicado a Dudley Pound y a los miembros de su Estado Mayor, con fecha 25 de junio. Es un detalle muy significativo el hecho de que el Almirantazgo inglés aún se niegue categóricamente a permitir el acceso a los archivos relativos a las flotas francesa e inglesa durante los años 1940 y 1941, invocando el «carácter altamente confidencial de los documentos archivados».

De lo que sí se puede estar seguro es de que Churchill, su Gobierno y el Almirantazgo ya tenían preparado el plan de la Operación Catapulta desde el 24 de junio.

El error fundamental de los ingleses fue el de retirar el día 23 al embajador y a su agregado naval acreditados frente al Gobierno francés. Ese mismo día, el almirante Pound ordenaba al almirante North, comandante naval de Gibraltar, que viajara a Orán para ponerse al habla con el almirante Esteva que mandaba la flota estacionada en esta base naval, teniendo su puesto de mando en el *Dunkerque*. North embarcó a bordo del destructor *Douglas* y cuando llegó a Orán se tuvo que entrevistar con el almirante Gensoul, pues Esteva se encontraba en Bizerta. Por lo hablado durante la entrevista, North dedujo que las unidades francesas no podían combatir por carecer de municiones y suministros. Así lo comunicó al Almirantazgo. También

informó que los franceses estaban muy disgustados por los discursos pronunciados por Churchill. Cuando North insinuó la posibilidad de que la flota francesa se pasara a los ingleses para continuar luchando, Gensoul contestó que no sabía si los navíos franceses continuarían luchando, ya que todavía se estaban discutiendo las condiciones del armisticio con los italianos, en Roma. Al despedirse, Gensoul comunicó a North su firme decisión de obedecer a Darlan e impedir que cualquier navío en estado de combatir fuera entregado intacto a los alemanes. En el informe que North envió al Almirantazgo había un párrafo que decía textualmente:

> «*D*) Me declaró formalmente que las órdenes dadas por el almirante Darlan prohibían en cualquier circunstancia (repito: en cualquier circunstancia), entregar un navío intacto.»

También informó sobre la existencia de los equipos de sabotaje, preparados para hundir las naves antes de entregarlas a los alemanes o a los italianos. Finalmente, recalcaba de nuevo el disgusto provocado por los discursos de Churchill. El informe tenía el número 1.400, de fecha 24 de junio.

Aquel mismo día el almirante Pound informaba al gabinete de guerra que, en su opinión, los alemanes sólo necesitarían dos meses para hacer entrar en servicio barcos de guerra franceses del tipo del *Dunkerque* o del *Strasbourg*, mientras que los italianos necesitarían un mínimo de tres meses. Los especialistas del Almirantazgo quedaron asombrados ya que éste era el plazo que necesitaban los propios marinos ingleses para poner a punto una nave del tipo del *King George V*.

El oficial de enlace en Casablanca informó el 23 en el sentido de que, en su opinión, los barcos franceses se rendirían ante el mínimo despliegue naval inglés, prefiriendo entregarse a los ingleses antes que ser hundidos. Al parecer, este oficial inglés tenía unas opiniones muy «personales». No opinaba lo mismo el almirante Cunningham, quien informó que los marinos franceses que se encontraban en Alejandría se habían indignado ante la acusación inglesa de que el Gobierno de Burdeos había traicionado a Francia. Esta situación hacía desaparecer todo posible espíritu de colaboración. El almirante North también había opinado en el sentido de que los marinos de Gensoul jamás se entregarían a los ingleses, y esta opinión era igualmente compartida por Collet, el oficial inglés de enlace en Orán.

El Almirantazgo inglés comprendió que los marinos franceses consideraban como una violación del armisticio el pasarse al lado de Inglaterra, y que esta violación podría provocar la ocupación de toda Francia y del norte de Africa por parte de los alemanes e italianos. Por otra parte, Darlan les había dado una orden formal y concreta: la de no entregar los barcos a nadie.

El almirante Cunningham escribió lo siguiente:

> «No puedo pensar que el almirante Darlan, cuya vida y energías se han consagrado a la creación de la flota francesa, decida entregarla sin resistencia en manos del enemigo. Así lo prueba el hecho de que las principales unidades ya han abandonado Francia para concentrarse en los puertos africanos.»

Sin embargo, las declaraciones que hizo De Gaulle el 25 de junio sobre la posible utilización de las armas francesas por parte de los alemanes, contribuyeron a que el Almirantazgo desestimara las opiniones de los altos mandos ingleses de Africa, que estaban en contacto directo con la flota francesa.

Así pues, se ordenó el comienzo de la Operación Catapulta.

El día 27 el almirante Pound llamó a sir James Sommerville para ordenarle que se hiciera cargo del mando de la Fuerza H, atracada en Gibraltar. Esta agrupación naval estaba compuesta por el portaaviones *Ark Royal*, el crucero de batalla *Hood*, los acorazados *Resolution*, *Valiant* y *Nelson*, y los cruceros *Arethusa*, *Enterprise* y *Delhi*, acompañados por diecinueve des-

tructores. La misión encomendada a Sommerville fue la de conseguir la cesión o la rendición de las naves de guerra francesas que se encontraban en Orán y en Mers el Kebir, o de destruirlas si era preciso para evitar que cayeran en manos de los alemanes o de los italianos.

Por su parte, Cunningham recibió la orden de no dejar salir de Alejandría a la flota del vicealmirante Godfroy.

El 30 de junio, Cunningham volvió a dirigirse al Almirantazgo declarándose en total oposición con la Operación Catapulta, basándose en un escrito que contenía siete puntos, cuyo resumen es el siguiente:

1. La situación en Alejandría no era la misma que en otros puertos.
2. La flota francesa anclada en Alejandría nunca podría caer en manos del enemigo.
3. Si había lucha, se derramaría sangre inglesa y francesa y los barcos que fueran hundidos no harían más que estorbar en el puerto.
4. La lucha entre aliados produciría desastrosas consecuencias en todo el Oriente Medio.
5. Los franceses se verían obligados a la larga a depender del mando inglés, aunque sólo fuera para obtener víveres.
6. La ejecución de la Operación Catapulta entrañaría el peligro de que Francia declarara la guerra a Inglaterra.
7. Cunningham declaraba que prefería utilizar sus barcos luchando contra el enemigo y no contra un aliado.

Mientras tanto, Francia había firmado el día 29 de junio el armisticio con los italianos, aunque los detalles del mismo aún continuaban discutiéndose el 3 de julio.

Sommerville, que intentaba realizar su misión de la forma menos dolorosa posible, recibió el 2 de julio unas órdenes que no le permitían alternativa alguna: los barcos de guerra franceses deberían ir a puertos ingleses para continuar la guerra. Las únicas variaciones que se le permitían eran las siguientes: podrían ir a puertos ingleses, con tripulaciones reducidas que serían repatriadas, si así lo deseaban, después de quedar los barcos internados. También podrían dirigirse a puertos de los Estados Unidos. Los navíos podrían ser hundidos por los propios franceses, o bien deberían ser desguazados en Mers el Kebir. Si el almirante Gensoul no aceptaba ninguna de estas condiciones, las naves francesas debían ser hundidas a cañonazos.

Es muy importante recalcar que en el informe que Churchill y su fidelísimo almirante Pound redactaron para ser leído ante los miembros del gabinete de guerra, se omitió toda referencia sobre las promesas de Darlan y que, además, todos los miembros del gabinete de guerra conocían las condiciones alemanas del armisticio con respecto a la flota francesa.

A las siete de la mañana del 3 de julio, Cunningham recibía a Godfroy a bordo del *Warspite*, anclado en el puerto de Alejandría. Comenzó entonces una discusión que si bien transcurrió por cauces amistosos al principio, terminó borrascosamente a las ocho y media, cuando Cunningham propuso adoptar la segunda solución: desguazar la flota permitiendo quedarse en Alejandría a las tripulaciones francesas. Godfroy regresó a su buque insignia, el *Duquesne*, y hacia el mediodía contestó que el único punto aceptable y compatible con el honor de la marina francesa era el tercero: salir a la mar y hundir los barcos, y que solicitaba cuarenta y ocho horas de tiempo para desembarcar las tripulaciones. Cunningham sabía que no podía exponerse a que Godfroy se enterara mientras tanto de lo que pudiera ocurrir en Mers el Kebir. Por ello ofreció con amabi-

lidad un plazo más corto y pidió que los buques franceses descargaran su combustible y sus cabezas de torpedo. Estas operaciones empezaron a realizarse a las 17.30. Mientras tanto llegaban al *Warspite* noticias de lo que ocurría en Mers el Kebir. Al mismo tiempo, Cunningham recibió una orden del Almirantazgo en la que se le conminaba a forzar el desembarco de las tripulaciones francesas. Cunningham se indignó, lo que demuestra lo diferentes que se veían las cosas desde Londres y Alejandría.

El almirante inglés utilizó toda su paciencia, su tacto y su caballerosidad para evitar una crisis. Los acontecimientos comenzaron a precipitarse cuando Godfroy recibió orden del Gobierno de Vichy de salir del puerto a toda costa. Godfroy pidió confirmación de esta orden y mientras la recibía, y actuando con gran caballerosidad, comunicó su contenido a Cunningham, quien envió al contraalmirante Willis, jefe de su Estado Mayor, a bordo del crucero francés para conferenciar con Godfroy. Sin embargo, Willis no consiguió convencer a Godfroy, cuya actitud se endurecía por momentos, aunque todavía ignoraba lo que estaba ocurriendo en Argelia.

El 4 de julio, a las siete de la mañana, Cunningham recibió un mensaje de Godfroy en el que éste se desligaba por completo de los compromisos aceptados con anterioridad, reservándose la libertad de acción y mostrándose dispuesto a abandonar el puerto aunque fuera por la fuerza. Y, en efecto, los franceses se prepararon para salir.

Como Cunningham sabía que la salida no se podría producir antes de unas siete horas, recurrió a una estratagema: envió un mensaje a todos los barcos franceses surtos en el puerto, comunicando cuál era el estado de la situación y, además, envió a cada uno de ellos a un oficial superior con la misión de explicar lo que ocurría a los marinos franceses.

La tensión duró hasta el mediodía. Hacia las 12 de la mañana Godfroy acudió a visitar a Cunningham. Durante la entrevista, el almirante francés aceptó descargar el combustible de sus naves, desembarcar una

parte de sus tripulaciones y situar los barcos de forma que no pudieran combatir.

Así pues, la crisis de Alejandría terminó sin derramamiento de sangre.

Pero no ocurrió lo mismo en Mers el Kebir.

El destructor *Foxhound* llegó al puerto a las 6 de la mañana del 3 de julio, llevando a bordo al capitán de navío Holland, comandante del *Ark Royal*. Holland tenía la misión de explicar al almirante Gensoul las proposiciones del Almirantazgo inglés. El *Foxhound* no fue autorizado a entrar en el puerto hasta las 7.30. Mientras tanto, la escuadra de Sommerville maniobraba frente al puerto. Al principio, Gensoul se negó a recibir a Holland aunque finalmente aceptó la entrevista ante la insistencia de éste. Sin embargo, al darse cuenta de la presencia de la flota inglesa, el almirante francés ordenó a sus naves, que ya estaban empezando su desmovilización, que se prepararan para combatir.

A las 9.45 Gensoul comunicaba al Alto Mando de la marina francesa la presencia de la flota inglesa y el ultimátum recibido. Después se intercambiaron una serie de notas entre Gensoul y Holland por mediación del ayudante de campo del almirante francés. Tras haber dejado transcurrir toda la mañana sin iniciar ninguna acción ofensiva, el mando inglés ordenó que se minara la salida del puerto. Esta orden fue cumplida por los aparatos del *Ark Royal* a las 13 horas.

Sommerville decidió esperar hasta las 15 horas antes de tomar ninguna otra iniciativa. Por fin, Gensoul recibió personalmente a Holland, y durante el transcurso de la conversación el almirante francés le mostró la orden que había recibido de Darlan de hundir la flota antes de permitir que cayera en poder de los alemanes.

Mientras tanto, Darlan ordenaba a las 13 horas que todas las unidades navales del Mediterráneo occidental se dirigieran a Orán. El mensaje no fue radiado en clave con la esperanza de que Sommerville también lo captara y decidiera retirarse. Pero Sommerville telegrafió a Gensoul comunicándole que si no aceptaba las propuestas inglesas antes de las 17.30 se vería obligado a abrir el fuego. Gensoul, que trataba de adoptar una

lidad un plazo más corto y pidió que los buques franceses descargaran su combustible y sus cabezas de torpedo. Estas operaciones empezaron a realizarse a las 17.30. Mientras tanto llegaban al *Warspite* noticias de lo que ocurría en Mers el Kebir. Al mismo tiempo, Cunningham recibió una orden del Almirantazgo en la que se le conminaba a forzar el desembarco de las tripulaciones francesas. Cunningham se indignó, lo que demuestra lo diferentes que se veían las cosas desde Londres y Alejandría.

El almirante inglés utilizó toda su paciencia, su tacto y su caballerosidad para evitar una crisis. Los acontecimientos comenzaron a precipitarse cuando Godfroy recibió orden del Gobierno de Vichy de salir del puerto a toda costa. Godfroy pidió confirmación de esta orden y mientras la recibía, y actuando con gran caballerosidad, comunicó su contenido a Cunningham, quien envió al contraalmirante Willis, jefe de su Estado Mayor, a bordo del crucero francés para conferenciar con Godfroy. Sin embargo, Willis no consiguió convencer a Godfroy, cuya actitud se endurecía por momentos, aunque todavía ignoraba lo que estaba ocurriendo en Argelia.

El 4 de julio, a las siete de la mañana, Cunningham recibió un mensaje de Godfroy en el que éste se desligaba por completo de los compromisos aceptados con anterioridad, reservándose la libertad de acción y mostrándose dispuesto a abandonar el puerto aunque fuera por la fuerza. Y, en efecto, los franceses se prepararon para salir.

Como Cunningham sabía que la salida no se podría producir antes de unas siete horas, recurrió a una estratagema: envió un mensaje a todos los barcos franceses surtos en el puerto, comunicando cuál era el estado de la situación y, además, envió a cada uno de ellos a un oficial superior con la misión de explicar lo que ocurría a los marinos franceses.

La tensión duró hasta el mediodía. Hacia las 12 de la mañana Godfroy acudió a visitar a Cunningham. Durante la entrevista, el almirante francés aceptó descargar el combustible de sus naves, desembarcar una

parte de sus tripulaciones y situar los barcos de forma que no pudieran combatir.

Así pues, la crisis de Alejandría terminó sin derramamiento de sangre.

Pero no ocurrió lo mismo en Mers el Kebir.

El destructor *Foxhound* llegó al puerto a las 6 de la mañana del 3 de julio, llevando a bordo al capitán de navío Holland, comandante del *Ark Royal*. Holland tenía la misión de explicar al almirante Gensoul las proposiciones del Almirantazgo inglés. El *Foxhound* no fue autorizado a entrar en el puerto hasta las 7.30. Mientras tanto, la escuadra de Sommerville maniobraba frente al puerto. Al principio, Gensoul se negó a recibir a Holland aunque finalmente aceptó la entrevista ante la insistencia de éste. Sin embargo, al darse cuenta de la presencia de la flota inglesa, el almirante francés ordenó a sus naves, que ya estaban empezando su desmovilización, que se prepararan para combatir.

A las 9.45 Gensoul comunicaba al Alto Mando de la marina francesa la presencia de la flota inglesa y el ultimátum recibido. Después se intercambiaron una serie de notas entre Gensoul y Holland por mediación del ayudante de campo del almirante francés. Tras haber dejado transcurrir toda la mañana sin iniciar ninguna acción ofensiva, el mando inglés ordenó que se minara la salida del puerto. Esta orden fue cumplida por los aparatos del *Ark Royal* a las 13 horas.

Sommerville decidió esperar hasta las 15 horas antes de tomar ninguna otra iniciativa. Por fin, Gensoul recibió personalmente a Holland, y durante el transcurso de la conversación el almirante francés le mostró la orden que había recibido de Darlan de hundir la flota antes de permitir que cayera en poder de los alemanes.

Mientras tanto, Darlan ordenaba a las 13 horas que todas las unidades navales del Mediterráneo occidental se dirigieran a Orán. El mensaje no fue radiado en clave con la esperanza de que Sommerville también lo captara y decidiera retirarse. Pero Sommerville telegrafió a Gensoul comunicándole que si no aceptaba las propuestas inglesas antes de las 17.30 se vería obligado a abrir el fuego. Gensoul, que trataba de adoptar una

actitud que no contraviniera las cláusulas del armisticio franco-alemán, entregó una nota final a Holland en la que explicaba los motivos por los que obraba como lo hacía, se mostró dispuesto a desmilitarizar sus naves y repitió una vez más las órdenes que le había dado Darlan. Sin embargo, estas explicaciones llegaban demasiado tarde, pues eran las 17.25 horas cuando se tocaba zafarrancho de combate en los barcos ingleses.

Los cañones ingleses abrieron fuego sobre los barcos franceses a las 17.45. Era la primera vez que esto ocurría desde el año 1815.

La Operación Catapulta se transformó en una espantosa carnicería.

El *Provence* fue tocado a popa a las 18.03, quedando hundido fuera del canal del puerto.

El *Bretagne* también fue tocado a las 18.07 y dos minutos más tarde se producía una gran explosión que destrozó su casco, volcándolo y haciéndolo hundirse (murieron 27 oficiales y 940 marinos franceses).

El *Dunkerque* también fue tocado, así como el cazatorpedero *Mogador*.

Cuatro submarinos franceses pudieron escapar.

Sommerville detuvo el bombardeo a las 18.12 horas, de modo que éste sólo había durado dieciocho minutos. A causa de él murieron 1.147 hombres que hasta aquel momento habían sido camaradas de armas de los ingleses. Poco después, Sommerville se retiraba, poniéndose fuera del alcance de la artillería de costa.

El *Strasbourg*, mandado por el capitán de navío Collinst, consiguió salir del puerto a pesar de las minas, siendo acompañado por los cazatorpederos *Volta* y *Terrible* que se contaban entre las unidades más rápidas del mundo. El *Hood* les persiguió, pero la flotilla francesa logró escapar.

Sommerville se retiró y llegó a Gibraltar en la mañana del 5 de julio. Había perdido cinco aparatos del *Ark Royal*, abatidos por los caza franceses, de los que se rescataron cuatro tripulaciones.

Al enterarse que el *Dunkerque* todavía estaba a flote, el Almirantazgo inglés ordenó a Sommerville que volviera a Mers el Kebir el día 6 para terminar su obra destructiva.

El almirante inglés protestó, indignado, alegando que se podía producir una mayor carnicería ya que el barco francés había quedado cerca de la localidad de Saint André, y solicitó que el ataque fuera realizado por aviones torpederos. El Almirantazgo aceptó esta proposición a regañadientes.

El primer ataque con aviones torpederos se realizó el mismo día 6, sin éxito, por lo que se fueron sucediendo los ataques hasta que durante el transcurso del cuarto un torpedo alcanzó a un barco de menor tonelaje que estaba cargado de minas. La explosión que se produjo abrió una brecha en el costado del acorazado, muriendo otros 150 marinos franceses. De este modo, la cifra de muertos se elevó a 1.297.

Los submarinos ingleses *Pandora* y *Proteus* recibieron la orden de vigilar la posible salida de otros buques franceses del puerto de Mers el Kebir a partir de las 21.50 horas del 3 de julio. Aún consiguió salir del puerto y escapar el *Commandant Teste*, pero no le cupo igual suerte al aviso colonial *Rigault de Genoully*, que fue torpedeado y hundido por el *Pandora*.

Holland se sintió tan impresionado por esta acción que solicitó ser relevado del mando del *Ark Royal*. En su informe sobre los hechos, tanto él como Sommerville afirmaron categóricamente que la matanza se podría haber evitado si Sommerville no hubiera recibido un telegrama del Almirantazgo a las 16.46 horas del día 3 en el que se le ordenaba actuar con la máxima urgencia, en un momento en que las conversaciones se encontraban en pleno desarrollo para conseguir un acuerdo similar al que Cunningham había obtenido en Alejandría.

Ahora, los miembros del gabinete de guerra inglés ya podían darse por satisfechos. Ya disponían de un hecho consumado para convencer al asombrado mundo de su voluntad de resistir. La prensa de todo el mundo, y especialmente la norteamericana, se encargaría de airear

la acción de Mers el Kebir, presentando a los ingleses como víctimas de unas circunstancias ante las que no habían podido elegir otro camino. Sin embargo, creo sinceramente que la voluntad inglesa de resistir se podría haber demostrado por otros medios menos sangrientos y más honorables.

El Gobierno alemán no supo aprovechar la coyuntura que se le ofreció para conseguir que el Gobierno francés declarase la guerra a Inglaterra.

Años más tarde, De Gaulle plantearía en Europa una enérgica política antibritánica, oponiéndose a las pretensiones inglesas de entrar a formar parte del Mercado Común. Puede que las raíces de esta desconfianza hacia los ingleses, o al menos algunas de las raíces, se encontraran en la sangre francesa derramada en Mers el Kebir.

Desde luego que ya existía una cierta desconfianza mutua entre los altos mandos de la marina francesa y de la inglesa. Ahora bien, si los alemanes no exigieron la entrega de la flota francesa, en contra de las aspiraciones de Mussolini, sino que permitieron que siguiera bajo mando francés, anclada en puertos y bases franceses, con dotaciones reducidas francesas y bajo pabellón francés, entonces ¿por qué se produjo aquella masacre?

En primer lugar, por falta de información. Desde el 23 de junio no hubo en Burdeos ni embajador, ni agregado naval inglés.

En segundo término, por la manifiesta debilidad del almirante Pound ante Churchill. Pound fue incapaz de llevarle la contraria a Churchill en una cuestión tan delicada como aquélla. Por otra parte, el mismo almirante Pound hizo unas declaraciones que resultan asombrosas en un marino de carrera, sobre la capacidad germano-italiana para poner en servicio las naves de guerra francesas, despreciando por completo todas las complejísimas cuestiones técnicas, logísticas y administrativas que ello suponía.

En tercer lugar, a causa de unos informes, sin fundamento alguno, procedentes de un oscuro oficial de enlace en Casablanca. Según estos informes, los barcos

franceses se pasarían a los ingleses en cuanto se les hiciera la primera insinuación. Los gobernantes ingleses, por su parte, deberían haber tenido en cuenta el enorme prestigio que Darlan y sus órdenes tenían sobre la flota, y Petain y sus disposiciones sobre Francia.

Finalmente, por haber desestimado el informe que envió el almirante Cunningham sobre la posible rendición de la flota francesa, y en el que Cunningham desechaba por completo esta posibilidad.

Churchill intentó justificar lo que no tenía justificación:

> «Gran Bretaña, a la que se suponía próxima a rendirse ante el tremendo poder alineado frente a ella, volvía todo su poder contra sus buenos aliados de antaño. De este modo se aseguraba, al menos durante algún tiempo, el dominio indiscutible del mar. El gabinete de guerra demostró que no temía nada y que no se detendría ante nada.»

Sin embargo, no puedo resistir la tentación de preguntarme lo siguiente:

¿Por qué se dio la siguiente orden el 3 de julio a las 23.43 horas?

> «Almirantazgo al H.M.S. *Dorsetshire.*
> »Muy urgente.
> »*A*) Mantener el contacto con el *Richelieu* si sale al mar y se dirige hacia el norte.
> »*B*) Si pone rumbo hacia las Antillas, haga lo imposible para destruirlo con torpedos. Si no lo consigue, abórdelo (repito: abórdelo).»

El *Richelieu* estaba en Dakar y no se hizo a la mar. El 8 de julio se ordenó al portaaviones *Hermes* que lo atacara. Así se hizo, pero no con aviones. Un grupo de marineros voluntarios, al mando del capitán de corbeta Bristowe, se introdujeron en el puerto durante la noche, a bordo de una lancha, y colocaron unas cargas subma-

rinas en la popa del buque. La nave quedó gravemente dañada al estallar las cargas.

Por la orden dada el 3 de julio se podría pensar que los alemanes habían ocupado o se disponían a ocupar las Antillas. Sin embargo, no ocurrió tal cosa.

Había que hundir al acorazado *Richelieu*. Esto es lo que queda claro en cualquier caso. Pero ¿por qué había que hundirlo? Una vez pasados los acontecimientos se podría llegar a la conclusión de que en Londres no sólo se temía que la flota francesa cayera en manos del enemigo, sino que se temía a la flota francesa en sí misma. Las órdenes emitidas desde Londres nos inclinan a pensar que el Almirantazgo no hizo más que aprovechar la circunstancia para eliminarla, alegando el peligro que corría de caer en manos de los alemanes o de los italianos.

Como consecuencia de todos estos acontecimientos, el Gobierno de Petain rompió sus relaciones con Inglaterra el 5 de julio y llevó a cabo un bombardeo simbólico de Gibraltar.

Toda esta situación produjo una gran indignación en Francia y un no menor asombro en todo el mundo.

El duque de Aosta atacó en la frontera del Sudán angloegipcio, siguiendo las directrices del mando, y ocupó el importante nudo de comunicaciones de Gallabat. Amadeo de Saboya no se hacía demasiadas ilusiones sobre su capacidad ofensiva, y mucho menos sobre sus posibilidades defensivas frente a un ataque británico bien organizado. Sin embargo, esto no representó un obstáculo para su actividad. Se adoptaron las más enérgicas medidas militares y se movilizó todo el potencial colonial. Se prohibió el consumo de gasolina para actividades civiles y se inició la concentración de los colonos en las ciudades y los fuertes, pues los ingleses ya habían empezado a estimular las actividades de las partidas indígenas rebeldes.

Los cuadros de mando del duque de Aosta eran los siguientes:

General Juan Bautista Volpini, su ayudante de campo.

General Claudio Trezzani, su jefe de Estado Mayor.

General Luis Frusci, gobernador de Asmara y comandante del teatro de operaciones del norte, que comprendía Sudán y Eritrea. Tenía a sus órdenes al general Nicola Carmineo, jefe del sector de Keren, y al general Tessitore, que había conquistado Kasala y Gallabat.

General Carlos de Simone, jefe del sector fronterizo con la Somalia Británica.

General Gustavo Pesenti, gobernador de la Somalia Italiana y jefe del sector este.

General Todeschini Lalli, jefe de la aviación que más tarde sería sustituido por el general Pinne.

Hacia finales del mes de julio el duque de Aosta preparaba un ataque contra la Somalia Británica, que estaba defendida por efectivos de composición muy heterogénea que no llegaban a superar los dos regimientos.

El 8 de julio se produjo en el Mediterráneo el primer encuentro entre los grandes buques de guerra de las flotas italiana y británica, desarrollándose la batalla naval de Punta Stilo.

La marina italiana iba a pagar por primera vez las consecuencias del grave error que supuso la decisión, tomada varios años antes, de no construir portaaviones. El 15 de marzo de 1938 el almirante Cavagnari anunciaba en la Cámara Alta que la marina italiana no necesitaba portaaviones puesto que la misma península italiana era un enorme portaaviones insumergible desde donde se podría dominar todo el Mediterráneo. Esta decisión no hubiera tenido consecuencias graves e irreparables si la marina italiana hubiera contado con una fuerza aeronáutica eficaz, pero ya sabemos que no era éste el caso. Los vuelos de reconocimiento sobre el Mediterráneo, la protección aérea a las fuerzas navales y la colaboración de la aviación durante las batallas navales, dependían de un teórica cooperación entre la marina y la fuerza aérea italianas. Esta anhelada cooperación fracasó estrepitosamente a todos los niveles, desde el más alto al más modesto. Por otra parte, cuando

llegó el momento de enfrentarse a Inglaterra, los ingleses ya contaban con siete portaaviones.

El 6 de julio partió de Nápoles con rumbo a Bengasi un convoy italiano que transportaba 2.200 soldados, 300 vehículos motorizados entre los que había varios carros de combate, y un total de 16.000 toneladas de material diverso. El día 7 se señaló la presencia de una escuadra inglesa de cruceros en Malta, por lo que el Alto Mando naval italiano ordenó que zarpara una flota para reforzar a la 2.ª División de cruceros que escoltaba al convoy. Esta flota de refuerzo estaba al mando del almirante Campioni y comprendía los acorazados *Giulio Cesare* y *Conte di Cavour*, acompañados por la 1.ª, 7.ª, 3.ª y 4.ª Diviones de cruceros, lo que representaba la casi totalidad de la flota operativa italiana.

La escuadra del almirante Cunningham también había zarpado de Alejandría para salir al encuentro de un convoy de mercantes que procedía de Malta. La flota inglesa estaba compuesta por el portaaviones *Eagle*, los acorazados *Warspite, Malaya* y *Royal Sovereign*, y una fuerte escolta de cruceros y destructores.

El convoy italiano llegó sin novedad a Bengasi el día 8 y Campioni ordenó regresar de inmediato hacia Italia. Sin embargo, la aviación inglesa de reconocimiento del portaaviones *Eagle* descubrió la posición de la flota italiana el día 9 y la persiguió constantemente, sin perder el contacto. Los aviones del *Eagle* efectuaron unos ataques esporádicos con torpedos que no obtuvieron éxito. Los informes facilitados por los aviones de reconocimiento permitieron a Cunningham acercarse a la flota italiana, hasta encontrarse en la posición más favorable para abrir fuego. Por parte italiana resultaron averiados el *Giulio Cesare* y el *Bolzano*, mientras que los ingleses sufrieron daños en el *Neptune*. Poco después de iniciada la batalla se perdía el contacto y los ingleses regresaban a Malta para proteger su convoy, que también consiguió llegar a Alejandría sin novedad.

Campioni no contó con apoyo aéreo durante la batalla y, cuando al fin llegaron los aparatos italianos, se dedicaron a bombardear a sus propios navíos, confundiéndolos con la flota inglesa. Afortunadamente, no les causaron el menor daño. El ataque persistió durante largo rato a pesar de los continuos y variados esfuerzos que hicieron los marinos italianos para darse a conocer.

Estos gravísimos errores de la aviación italiana se debieron en primer lugar a una falta absoluta de entrenamiento de los pilotos italianos en cuanto se refería al reconocimiento de barcos de guerra desde el aire, tanto amigos como enemigos. Después de la guerra, y comentando este aspecto con algunos pilotos italianos que habían participado en la Segunda Guerra Mundial, tuvieron la honradez suficiente para reconocer que nunca habían tenido posibilidad de observar una nave de guerra desde el aire hasta varios meses después de iniciada la guerra. Aparte de esto, no debe olvidarse que algunos de estos ataques se llevaron a cabo contra buques propios que ya navegaban dentro de las aguas jurisdiccionales italianas, como el ataque perpetrado contra el crucero *Pola*, a las 21.20 horas, que navegaba junto a las costas de Sicilia.

Mientras tanto, la escuadra de Sommerville también había zarpado de Gibraltar para realizar una operación de diversión hacia las Baleares. El submarino italiano *Marconi*, que descubrió a la escuadra inglesa, consiguió hundir al destructor *Escort* el día 6, mientras que el crucero *Gloucester* sufría graves daños a causa de los bombardeos de la aviación italiana.

Como muy bien se puede comprobar, esta primera batalla fue consecuencia de las misiones de protección a los convoyes, al igual que ocurriría posteriormente con otras batallas navales de mayor o menor importancia.

El problema fundamental de Inglaterra en el Mediterráneo era el de reforzar las defensas de Malta. La marina italiana había condicionado su capacidad de entrada en la guerra a una ocupación inmediata de esta isla. Sin embargo, Mussolini no prestó mayor atención a este factor, en primer lugar porque aún creía en una «guerra de tres meses» y en segundo término porque la aviación italiana se comprometió a «aplastar» Malta por sus propios medios, a pesar de que no contaba

con esos medios. Los ingleses se apresuraron a reforzar Malta, dotándola incluso de instalaciones de radar.

Después del combate de Punta Stilo, y ante la diversidad de misiones que tenía que cumplir, el almirante Cunningham pidió refuerzos al Almirantazgo. El 5 de julio, o sea antes de este combate naval, los aviones torpederos del tipo «Swordfish», pertenecientes al portaaviones *Eagle*, hundieron al destructor *Zaffiro*, que se partió en dos tras ser alcanzado en el depósito de municiones; la aviación inglesa también hundió al mercante *Manzoni*, de 4.000 toneladas, y le arrancaron la proa al destructor *Euro*, que pudo ser finalmente remolcado hasta Palermo el 6 de octubre y volvió a entrar en actividad en marzo de 1941.

El 17 de julio partieron de Trípoli los cruceros *Giovanni delle Bande Nere* y *Bartolomeo Colleoni*, al mando del almirante Casardi para dirigirse hacia el mar Egeo y atacar el tráfico mercante inglés con Grecia. A las 6.30 del día 19 mantuvieron un duelo artillero con cuatro destructores enemigos entre Creta y Cerigotto. Cuando los destructores huyeron, los cruceros italianos iniciaron la persecución, pero al llegar a la altura del cabo Spada fueron atacados por el crucero *Sydney*, apoyado por el destructor *Havock*. El *Bartolomeo Colleoni* quedó inmovilizado y el *Giovanni delle Bande Nere*, que había conseguido tocar al *Sydney*, se retiró poco después rumbo a Bengasi. Finalmente, el *Bartolomeo Colleoni* fue hundido por los torpedos de los destructores *Hyperion, Hasty, Ilex* y *Hero*. Los ingleses recogieron 525 supervivientes, entre los que se hallaba el comandante, capitán de navío Novaro.

Las actividades navales en el Mediterráneo se cerraron durante el mes de julio con la iniciación de la Operación Hurry, que se llevó a cabo el día 31. La Fuerza H partió de Gibraltar con dos acorazados, tres cruceros y doce destructores, dando escolta al viejo portaaviones *Argus*. El 2 de agosto, cuando la escuadra se encontraba al sur de Cerdeña, despegaron del *Argus* doce cazas del tipo «Hurricane». Su misión consistía

simplemente en aterrizar en Malta para reforzar las defensas de la isla. De este modo se inauguró un sistema de refuerzo de Malta que no se detendría hasta el final de la guerra con Italia.

El general Warlimont afirma en sus *Memorias* que en una «apreciación general de la situación» redactada por la sección de operaciones del Alto Mando de la Wehrmacht, instalada en el cuartel general del Führer, se incluía una propuesta para «ofrecer algunas fuerzas blindadas a los italianos, con vistas a su futuro ataque en dirección hacia el canal de Suez». Esta ayuda podría ser facilitada en el supuesto de que se aplazara la Operación León Marino, prefiriéndose apoyar, en compensación, el proyectado ataque italiano contra Alejandría. Esta fue la idea original que más tarde quedaría materializada con la creación del Afrika Korps.

En este mismo documento aparecía por primera vez una alusión a la posible ocupación de Gibraltar a través de España. En junio de 1940 aparecieron los primeros planes de la Operación Félix, inspirada por el almirante Raeder, quien defendía la idea de que si se lograba expulsar a los ingleses del Mediterráneo el desarrollo de la guerra sería mucho más favorable.

El mariscal Graziani llegó a Libia el 1.º de julio para ocupar el puesto del fallecido Italo Balbo. Desde que se hizo cargo del mando, Graziani se dedicó a modificar el despliegue de sus fuerzas, ya que el armisticio francés le permitía concentrar la mayor parte de sus efectivos en la frontera con Egipto, sin temor a que se pudiera producir un ataque procedente del sector argelino, de Fezzan o de Túnez. No tardó en tropezar con graves dificultades, al percatarse de que el armamento italiano era inadecuado e insuficiente para una guerra en el desierto. Cuando por aquella misma época el ejército suizo disponía de 36 cañones contracarro por cada división de infantería, Francia tenía 52 y Alemania 75, Italia sólo tenía 8 piezas de 47 mm. Es muy fácil re-

currir al tópico de que el soldado italiano no es valiente, pero creo que cuando se está disparando con un cañón tan pequeño como ése contra un carro blindado y se ven rebotar las granadas contra la coraza sin causar el menor daño, no es nada extraño que los servidores de la pieza artillera echen a correr, al sentirse indefensos.

He citado las cifras de cañones anticarro existentes en cada división de infantería de diversos países para demostrar la escasez de material de guerra que padecía el ejército italiano de Libia. A esta escasez se unía la pésima distribución de las disponibilidades, pues mientras en Italia se habían preparado 30.000 vehículos para llevar a cabo una posible invasión de Yugoslavia, el parque de transportes motorizados de Libia era muy reducido. Esta penuria de transportes se hizo patente durante el lento traslado del XXIII Cuerpo de Ejército de Bergonzoli desde la frontera de Túnez hasta Cirenaica. Este ejército sólo estaba compuesto por las divisiones de «Camisas Negras»: 61.ª «Sirte» y 2.ª «Líbica».

El día 14 el general Smuts, primer ministro y general en jefe de las tropas de la Unión Sudafricana, pasaba revista a un cuerpo expedicionario. En el discurso que pronunció con tal motivo dijo: «La causa del mundo libre también es nuestra causa». Todo el Imperio inglés se estaba movilizando para luchar contra Alemania e Italia. Las tropas a las que pasó revista el general Smuts embarcaron hacia Kenya, a donde llegaron el 31 de julio, siendo recibidas por el gobernador Henry Moore. Poco después se preparaban para iniciar la lucha contra Abisinia.

Mientras tanto, el general O'Connor continuaba la reorganización de sus tropas en Egipto, sin dejar de hostigar la frontera libia desde los fuertes Capuzzo y Maddalena.

El gran organizador fue el general Wavell quien, ya

en el otoño de 1939, había empezado a preparar una base militar capaz para 300.000 hombres, a pesar de la ligera oposición que le ofreció su propio Gobierno. Esta base se convirtió en un excelente trampolín desde el que se lanzaron las ofensivas contra Libia.

El general O'Connor fue una de las más destacadas personalidades de la guerra en el desierto. Casi siempre se achaca a Wavell la paternidad de las operaciones que se desarrollaron durante aquella época, cuando en realidad fue O'Connor el verdadero creador y realizador de todas las operaciones que se llevaron a cabo hasta conseguir la total ocupación de la Cirenaica. O'Connor fue el primer general inglés que tuvo que resolver el problema de la mecanización adaptada al desierto, así como los difíciles problemas logísticos que se planteaban. Sus sucesores pudieron beneficiarse de su experiencia y de las disposiciones que adoptó.

Hacia finales de julio, el general O'Connor ordenó cubrir la frontera con la infantería y la artillería del grupo de apoyo de la 7.ª División blindada, retirando los carros de combate hacia la retaguardia para crear una reserva móvil que pudiera concentrarse, en caso de necesidad, sobre el punto por el que se produjera la esperada ofensiva italiana. Rommel haría lo mismo meses más tarde, situando la infantería italiana en primera línea y formando una reserva con las unidades acorazadas alemanas.

El general Wavell tuvo que acudir a Londres a finales de julio para mantener un extenso cambio de impresiones con Churchill sobre el futuro desarrollo de la guerra en el Oriente Medio.

Poco antes, el 16 de julio, Hitler había firmado su directriz número 16, dedicada por entero a los planes de invasión de Inglaterra. En ella no se hacía la menor mención de otros teatros de operaciones, aunque en la actualidad sabemos que ya se había ofrecido a Italia un contingente de bombarderos para atacar el canal de Suez.

En un discurso pronunciado el 19 de julio ante el Reichstag, Hitler atacaba a Inglaterra con energía, pero al mismo tiempo dejaba una puerta abierta para que

se entablaran negociaciones a través de las propuestas de mediación de Suecia, Estados Unidos y el Vaticano. Lord Halifax contestaba negativamente el día 22. La guerra iba a ser muy larga.

Ya hemos comentado anteriormente las actividades de los primeros buques corsarios alemanes.

Durante los siete primeros meses de 1940 zarparon seis cruceros auxiliares alemanes con la misión de hostigar a la marina mercante aliada. Ya hemos visto la primera actuación del *Atlantis*. El *Orion* zarpó en abril, el *Widder* lo hizo en mayo, el *Thor* y el *Pinguin* en junio y el *Komet* en julio. Este último cruzó el océano Glacial Artico y salió al Pacífico el 5 de setiembre, tras atravesar el estrecho de Bering. Durante su travesía, el *Komet* fue ayudado por rompehielos soviéticos, gracias a un acuerdo establecido entre Alemania y la Unión Soviética. Una vez llegado al Pacífico desarrolló todas sus actividades en este océano, por lo que no las detallaremos.

El *Atlantis*, que como vimos anteriormente hundió al *Scientist* el 3 de mayo, se dirigió hacia el cabo de Las Agujas, en el extremo sur del continente africano, donde colocó el 18 del mismo mes un campo de minas de orinque, de anclaje automático. Después pasó al océano Indico donde apresó al *Tirrana*, de 7.300 toneladas, el 10 de junio. El 11 de julio hundía al vapor *City of Bagdad* y el 13 al *Kemmendine*, de 8.000 toneladas. Pocos días después hundía al *Talleyrand*, gemelo del *Tirrana*. Este último mercante fue enviado a Francia con su valioso cargamento y todos los prisioneros hechos en los demás hundimientos. El *Tirrana* consiguió llegar frente a las costas de La Gironda, pero fue hundido allí por el submarino inglés *Tuna*.

El *Orion* era el antiguo correo *Kurkmark*, de la Compañía Hapag. Desplazaba 7.000 toneladas y desarrollaba una velocidad de quince nudos. Contaba con el mismo armamento que el *Atlantis* y estaba al mando del capitán de navío Weyher. Debía cruzar todo el Atlántico, de norte a sur, sin descubrirse, ya que su misión consistía en minar los puertos de Nueva Zelanda, de donde partía un intenso tráfico dirigido en su gran mayoría hacia Egipto. Sin embargo, cuando estaba cruzando los estrechos de Dinamarca, el mando naval alemán modificó sus órdenes y el *Orion* pudo conseguir su primera presa el 24 de abril, hundiendo al mercante *Haxby*, de 5.200 toneladas. El 13 de junio minaba los accesos al puerto neozelandés de Auckland, distribuyendo 230 artefactos de contacto. Pocos días después hundía al *Niagara*, de 14.000 toneladas, así como al *Port Bowen* y al *Batavia*, ambos de 10.000 toneladas. A partir de entonces, el *Orion* actuó en aguas del Pacífico.

El corsario *Widder* zarpó el 6 de mayo del estuario del Elba, al mando del capitán de navío Von Rucktteschell. Se trataba del antiguo buque *Neumark*, de 7.900 toneladas, que desarrollaba una velocidad de catorce nudos. Siguió la ruta Bergen-estrechos de Dinamarca, que ya se había convertido en clásica para los buques alemanes que forzaban el bloqueo inglés. El 13 de junio se encontraba a la altura de las Azores, donde hundió al petrolero *British Petrol*, de 6.900 toneladas. El 24 del mismo mes capturó al petrolero noruego *Krossfon*, de 9.300 toneladas, que fue enviado a Brest con una dotación de presa, consiguiendo llegar a su destino. El 10 de julio hundía al *Davisian*, de 6.400 toneladas, y el 13 al *King John*, de 5.200 toneladas.

El *Thor* fue el cuarto crucero auxiliar que partió hacia el Atlántico. Desplazaba 4.000 toneladas y estaba al mando del capitán de navío Kähler. Este buque se distinguió por el elevado número de encuentros que sostuvo con otros cruceros auxiliares enemigos. Partió de Kiel el 6 de junio y el 1.º de julio ya conseguía su primera presa en la línea del ecuador: el *Kertosono*, de 9.300 toneladas, que fue enviado a Lorient. Más tarde hundió al mercante inglés *Delambre*, de 7.000 toneladas de desplazamiento. El 9 de julio hacía lo mismo con el belga *Bruges*, de 6.750 toneladas, y el día 14 acababa con el inglés *Gracefield*, de 7.430 toneladas. Más tarde hundía al *Wendover*, de 5.500 toneladas, y al holandés *Tela*, de 3.870 toneladas. El 28 de julio sostuvo su primer combate; su contrincante fue el *Alcántara*, un tras-

atlántico de 22.000 toneladas que desarrollaba 22 nudos de velocidad y estaba armado con ocho cañones de 152 mm, al mando del capitán de navío Ingham. Los alemanes abrieron fuego a 15.000 metros de distancia y su mayor precisión de tiro consiguió averiar desde el primer momento la dirección de tiro del inglés, que tuvo que retirarse después de 35 minutos de combate.

El 22 de junio zarpaba el *Pinguin*, de 7.800 toneladas, que era el antiguo *Kandelfels*, de la Hansa Line. Desarrollaba una velocidad de 16 nudos, montaba seis cañones de 152 mm y estaba al mando del capitán de navío Krüder. Este buque consiguió un elevado número de hundimientos que hasta mayo de 1941 totalizaron 165.000 toneladas. Remolcó al submarino nodriza *U-A* hasta la altura de Freetown, con objeto de ahorrar combustible. En aquellas mismas aguas consiguió su primer hundimiento, el mercante inglés *Domingo de Larrinaga*, de 5.350 toneladas. Después actuó en aguas de Madagascar.

4

Agosto de 1940

España impone condiciones para entrar en guerra. Los italianos ocupan la Somalia Británica y atacan la frontera de Kenya. Graziani y Wavell acuden a Roma y Londres, respectivamente. Operación Amenaza contra Dakar. El Chad y el Africa Ecuatorial Francesa se pasan a De Gaulle. Apertura de la ruta de Takoradi. Problemas italianos en materias primas. Actividades navales. Operación Cubrecabezas.

El 8 de agosto el embajador alemán en Madrid informaba a su Gobierno que el general Franco sólo estaría dispuesto a entrar en la guerra al lado de las potencias del Eje si se le entregaba Gibraltar, el Marruecos francés y el Oranesado, y siempre y cuando se le proporcionaran alimentos, una importante ayuda militar y una vez que los alemanes hubieran desembarcado en Inglaterra. A causa de las recientes heridas sufridas durante la guerra civil, España no estaba en condiciones de soportar una guerra larga.

Esta era, desde luego, una postura muy hábil frente a un peligroso y poderoso vecino cuyas divisiones acorazadas ya se encontraban en los Pirineos. Al imponer unas condiciones tan difíciles de cumplir, España se aseguraba la neutralidad, a pesar de que los alemanes presentaron toda clase de exigencias, amparándose en la ayuda militar que habían prestado al ejército nacional durante la guerra civil. Sin embargo, hay que tener

en cuenta que la Legión Cóndor no fue más que una especie de laboratorio de experimentación de toda clase de armamentos y, por otra parte, su ayuda no se puede comparar con la prestada por los italianos, ni en cantidad, ni en duración.

Hitler no podía satisfacer las condiciones impuestas por el general Franco, sobre todo en lo que se refería a las colonias francesas ya que, como hemos visto, el Führer seguía una política de generosidad con respecto a Francia. A pesar de todo, el 14 de agosto aprobó un plan militar para la ocupación de Gibraltar. A este plan se le denominó Operación Félix y cuando se iniciaron sus preparativos se nombró al coronel general Blaskowitz jefe de las tropas destinadas a realizarla. Las tropas destinadas para la ejecución de la operación fueron la 1.ª División de cazadores alpinos, el Regimiento «Gran Alemania», el 57.º Batallón de ingenieros y varios regimientos de artillería. Estas tropas comenzaron sus entrenamientos en Besançon, en unas cortaduras del terreno similares al peñón de Gibraltar. El bombardeo aéreo correría a cargo del Cuerpo Aéreo «Ritchthoffen», que comenzó a concentrarse en el sureste de Francia. Las bases de partida serían Burdeos y Hendaya, y se preveía la instalación de unas bases intermedias en Valladolid, Cáceres, Sevilla y la Línea de la Concepción. Estaba previsto que en diciembre de 1940 unos 50 oficiales de alta graduación cruzaran la frontera, vestidos de paisano y provistos de pasaportes falsos para llevar a cabo un estudio del plan. El plan de asalto, que había firmado Hitler, consistía en el lanzamiento de paracaidistas y zapadores con planeadores sobre la cima del Peñón, tal y como se había hecho en el fuerte Eben Emael. Al mismo tiempo entrarían en el puerto unos barcos mercantes camuflados que desembarcarían tropas de asalto. Este plan de operaciones sería precedido por un intenso bombardeo a cargo de los «Stukas», la artillería y los obuses de 800 mm, los mismos que más tarde serían empleados en el sitio de Sebastopol. La fecha prevista fue fijada para el mes de enero de 1941. Hay que señalar que en dicho plan no se preveía y ni siquiera se citaba la utilización de las fuerzas del ejército español, lo que hizo que el plan fuera prácticamente inaceptable desde el mismo momento en que se conoció este detalle.

El duque de Aosta continuó con su plan de operaciones en Abisinia. El 3 de agosto diecisiete batallones de infantería, acompañados por dos grupos de artillería al mando del general Carlos de Simone penetraron en la Somalia Británica enfrentándose con la guarnición inglesa. Las fuerzas inglesas estaban constituidas por cinco batallones anglo-indios. El general Godwin-Austen se hizo cargo del mando de estas fuerzas el día 11, cuando ya poco podía hacer. El mismo día 3, la aviación italiana bombardeaba las instalaciones militares de Fort Sudan en un ataque diversivo.

Los italianos atacan Zeilah el día 5, ocupan Odweina y Hargeisa el 7, entrando en Zeilah el 8. El día 11 atacan Tug y Argam, donde se desarrollaron durísimos combates hasta el día 13. Al día siguiente llegan a Adabhach, terminando prácticamente la resistencia inglesa. Las tropas inglesas se replegaron con orden, siendo evacuadas por el crucero australiano *Hobart*, los cruceros ingleses *Carlisle* y *Ceres*, el destructor *Kimberley* y el cañonero *Auckland*. Fueron evacuadas un total de 7.000 personas entre soldados y personal civil, siendo transportadas a Kenya. La II Brigada colonial del coronel Orlando Lorenzini ocupaba Berbera el 19 de agosto y el día 20 quedaba concluida la ocupación de toda la colonia inglesa.

Esta fue la única campaña africana en la que los ingleses fueron derrotados por los italianos. El factor determinante de la victoria italiana fue la superioridad numérica, ya que ninguna de las dos fuerzas disponía de unidades mecanizadas o acorazadas. A pesar del valor propagandístico que se dio a este hecho en Italia, la campaña de Somalia no tuvo repercusiones positivas para el duque de Aosta, que sólo vio aumentado el territorio a controlar, sin poder extraer ninguna ventaja estratégica de la ocupación de la Somalia Británica.

Los italianos también consiguieron avanzar en el frente de Kenya, ocupando la comarca de Sidamo, Mo-

yale y el oasis de Takabba, eliminando así el saliente que allí formaba la frontera.

El 12 de agosto, penetró en Abisinia el general de brigada Sandford, a través de la frontera con el Sudán, acompañado por un grupo de agitadores. Tuvieron un encuentro con una patrulla italiana, a la que aniquilaron y después se dirigieron hacia las montañas donde establecieron contacto con las guerrillas abisinias. Sandford conocía muy bien el país, ya que había sido cónsul en Addis Abeba en 1914, colono hasta 1920 y consejero del gobernador de la provincia de Maji hasta 1935.

En Libia, el mariscal Graziani continuaba el transporte de tropas desde Tripolitania hacia Cirenaica. No parecía tener mucha prisa, puesto que consideraba que el fuerte calor reinante en aquel mes de agosto no era el clima más apropiado para emprender ninguna campaña. Sin embargo, Mussolini comenzó a ponerse nervioso, ya que empezaba a necesitar con urgencia alguna victoria espectacular que pudiera parangonarse con las obtenidas por sus aliados alemanes. En su mente se desarrollaba cada vez con más fuerza la idea de la «guerra paralela» al no haber podido recibir de Hitler las concesiones que esperaba de él como consecuencia del armisticio con Francia. Italia tenía que lograr «sus» victorias. Por ello convocó a Graziani a una reunión en Roma para el día 5. El mariscal expuso la situación y el estado de la organización en Libia. Graziani puso de manifiesto la poca eficacia del ejército italiano en Libia, tanto desde el punto de vista táctico como logístico, como consecuencia de la escasez en medios de lucha modernos y en transportes. Al terminar de hablar, el Duce, que no quedó convencido de lo expuesto, le conminó para que atacara en Egipto y fijó una fecha para hacerlo, siendo ésta la del mismo día que los alemanes atacaran a Inglaterra.

No es una casualidad que tanto el Duce como el general Franco hubieran concedido tanta importancia al ataque alemán contra Inglaterra. El primero le daba importancia como dato básico para desarrollar un ataque en dos frentes contra el Imperio británico; el segundo, más sereno y consciente de las circunstancias, como prueba de que podría estar próxima la derrota de Inglaterra, cosa que en su interior no creía probable.

Cuando Graziani comentó al día siguiente con Ciano la entrevista que había mantenido con Mussolini, se quejó de que el mariscal Badoglio no quisiera dar al Duce las mismas explicaciones que él le había dado, frenando así sus afanes impulsivos. Graziani llegó a decir que si Badoglio, que tan bien conocía Africa, no había estado dispuesto a dar aquellas explicaciones, era o bien porque su espíritu se había ablandado, o bien porque obraba de mala fe. Estas declaraciones son muy significativas, puesto que no es la primera vez que entre los altos mandos italianos se insinúa la posibilidad de que Badoglio pretenda empujar al Duce hacia situaciones de crisis nacional. Durante el transcurso de su conversación con Ciano, Graziani también se quejó de la falta de suministros militares, así como de la escasez de agua, y declaró que si se veía obligado a atacar no tardaría en producirse un desastre.

Graziani regresó a Libia y convocó una reunión para el 18 de agosto a la que debían asistir todos sus generales, en su puesto de mando de Cirene. A esta reunión asistieron Gariboldi, Berti, Porro, Tellera, Dalmazzo, Gallina, Pitassi, Bergonzoli y Giordano. De las conversaciones entre los altos jefes militares de Libia se extrajo la siguiente conclusión:

Aconsejar que se demorara cualquier ataque contra los ingleses hasta por lo menos el mes de octubre, a excepción de pequeñas acciones de hostigamiento. Para llegar a esta conclusión, los generales italianos se basaron en la escasez de carros armados, tanto en cantidad como en calidad; la difícil naturaleza del terreno; la falta de protección aérea; el clima insoportable reinante entre julio y setiembre; la deficiente red de comunicaciones al otro lado de la frontera; la falta de recursos naturales; la escasez de agua y combustible, y la poca capacidad de maniobra del ejército italiano.

Se pueden hacer toda clase de comentarios sobre esta conclusión final, pero lo cierto es que no se debía haber

entrado en la guerra en unas condiciones tan pésimas.

Los generales tenían razón. Aquello ya no era una campaña colonial contra los rebeldes senussis; el enemigo no estaba compuesto por unas tribus como las abisinias o los nómadas cirenaicos. Los generales italianos sabían que frente a ellos se alineaban unas tropas de primerísima calidad humana, que además disponían de un armamento y unas fuerzas navales y aéreas muy superiores a las italianas.

El 27 de agosto, Mussolini escribía a Hitler, comunicándole que: «los preparativos están listos y Graziani ha recibido la orden de atacar el mismo día que Alemania ataque a Inglaterra».

Churchill, que también se sentía acuciado por la necesidad de ofrecer alguna victoria al pueblo inglés, llamó a Wavell a Londres, adonde éste llegó el 8 de agosto.

Durante las conversaciones se discutió y se polemizó mucho ya que, como sabemos, el mando de Wavell era muy extenso y por lo tanto eran muchos los problemas que se le planteaban. Aquellas conversaciones tuvieron como resultado final unas directrices que Wavell recibió el día 12. En ellas se preveía un ataque italiano contra Egipto, al que había que hacer frente; las tropas evacuadas de la Somalia Británica serían destinadas al Sudán y a Egipto; la defensa de Kenya quedaba subordinada a la defensa del Sudán; se pedía a Smuts su autorización para enviar las tropas sudafricanas hacia el delta del Nilo; se ordenaba reforzar la aviación con base en Adén; se trasladaban a Egipto las tropas inglesas y australianas que habían terminado su período de instrucción en Palestina; se incrementaba la instrucción del resto de las tropas australianas destinadas en esa zona; se ordenaba el envío de una división india al delta del Nilo, y se planeaba una operación defensiva en el frente de Libia en previsión del ataque italiano. Esta operación estaba basada en una enérgica defensa del flanco izquierdo del ejército inglés, mientras se desarrollaba un contraataque por el ala derecha que sería apoyado por el fuego de cobertura de las fuerzas navales. Finalmente se establecía la fecha del 1.º de octubre para que todas estas órdenes fueran cumplidas.

Es interesante observar que tanto los italianos como los ingleses consideraban que las próximas actividades bélicas sólo podrían comenzar en el mes de octubre.

Wavell regresó a El Cairo el 19 de agosto.

Todo estaba cambiando en los dos bandos. Hasta ahora no se habían producido grandes acontecimientos, pero todo se prepara para que algo ocurra, y pronto.

El 3 de agosto Churchill materializó su decisión de colaborar con De Gaulle y sus seguidores, los llamados franceses libres, para apoderarse de las colonias francesas de Africa. Como Casablanca era un objetivo demasiado ambicioso, se pensó en Dakar y se empezó a preparar una operación de desembarco que recibió el nombre clave de «Amenaza». La operación debería desarrollarse en cualquier punto de la costa cercano a Dakar y en ella sólo intervendrían tropas francesas que únicamente contarían con el apoyo de los transportes y los buques de guerra ingleses.

De Gaulle recibió numerosas adhesiones desde el día en que pronunció su famoso manifiesto de rebeldía contra la firma del armisticio franco-alemán y anunció su decisión de seguir combatiendo contra Alemania; pero la desgraciada actuación de la flota inglesa contra la francesa enfrió mucho las cosas y por el momento prevalecía en muchas partes la idea de «esperar a ver qué pasa». Esta idea se apoyaba en que el prestigio del mariscal Petain respaldaba la esperanza en la seguridad y la continuidad de Francia como Estado libre.

Este espíritu de espera y confianza puesta en Petain predominaba sobre todo en Argelia, Marruecos y Túnez, donde la indignación contra Inglaterra era aún muy reciente y dolorosa.

De Gaulle, que había sido informado en líneas generales de esta situación, ni siquiera pensó en atraer a esas colonias hacia su movimiento, pero no ocurría lo mismo con las demás colonias y sobre todo en los territorios del ecuador. La antigua colonia alemana del Camerún era la más antigermanista de todas. El jefe de

Obras Públicas de la colonia, ingeniero Mauclere, organizó allí un comité gaullista.

En el Chad, el gobernador Eboué decidió pasarse a De Gaulle, estimulado por los colonos franceses que necesitaban vender sus cosechas a Inglaterra, así como por las guarniciones militares que estaban deseando batirse con los vecinos italianos del sur de Libia. El gobernador Eboué así se lo comunicó a De Gaulle el 16 de julio.

En el Congo francés, el gobernador Boisson que más tarde sería trasladado a Dakar donde tuvo que hacerse cargo de la defensa, había dejado en su puesto de gobernador en Brazzaville al general Husson, con la seguridad de que éste seguiría fiel a la línea seguida por el mariscal Petain.

Por la situación geográfica de Ubangui-Chari, allí no se podía hacer nada que no estuviera de acuerdo con lo que sucediera en el Congo francés.

El almirante Platon, fiel a De Gaulle, había emprendido durante el mes de julio un viaje por el Gabón y Camerún. En Londres no se conocía aún el resultado de su misión, pero se confiaba en que ésta alcanzaría el éxito apetecido.

Esta era la situación cuando De Gaulle expuso a lord Lloyd, ministro de Colonias del gabinete inglés, sus proyectos para atraerse las citadas posesiones francesas a la causa aliada. Los ingleses se interesaron vivamente por estos proyectos, ya que las colonias francesas tenían fronteras comunes con las inglesas de Nigeria, Costa de Oro, Sierra Leona y Gambia. Los señores Pleven, Parant y Hettier de Boislambert fueron enviados al Africa occidental, contando para ello con la plena colaboración de los gobernadores de las colonias inglesas, para ponerse en contacto con Eboué y tratar sobre las condiciones de la anexión del Chad a la Francia libre. Antes de que partieran los emisarios se les unió un capitán que acababa de evadirse de Francia a través de España, y que cuando llegó a Londres se presentó a De Gaulle para ponerse a su disposición. Se trataba del capitán De Hautecloque. Partió para Africa con un seudónimo con el

que pasaría a la Historia como uno de los más importantes militares franceses: Leclerc.

De Gaulle confió al coronel De Larminat la misión de añadir al Chad las colonias del Congo, Ubangui-Chari y Gabón. De Larminat se encontraba en El Cairo, desde donde se trasladó a Leopoldville gracias a la ayuda inglesa. Una vez allí consiguió la colaboración del gobernador belga Ryckmans y empezó a prepararlo todo.

Con objeto de matizar todos los detalles se celebró en Lagos una reunión entre De Larminat, Leclerc, Pleven y otros emisarios franceses, siendo ayudados para la realización de esta reunión por el gobernador de Nigeria, Bourdillon.

El 26 de agosto la colonia del Chad proclamaba su total adhesión al general De Gaulle por medio de su gobernador Eboué y del coronel Marchand, jefe de las tropas del territorio.

Al día siguiente, Leclerc y Boislambert consiguieron dar un golpe de mano en el Camerún, a pesar de que contaban con pocos medios. Se apoderaron del edificio del Gobierno de la colonia en Yaoundé, la capital.

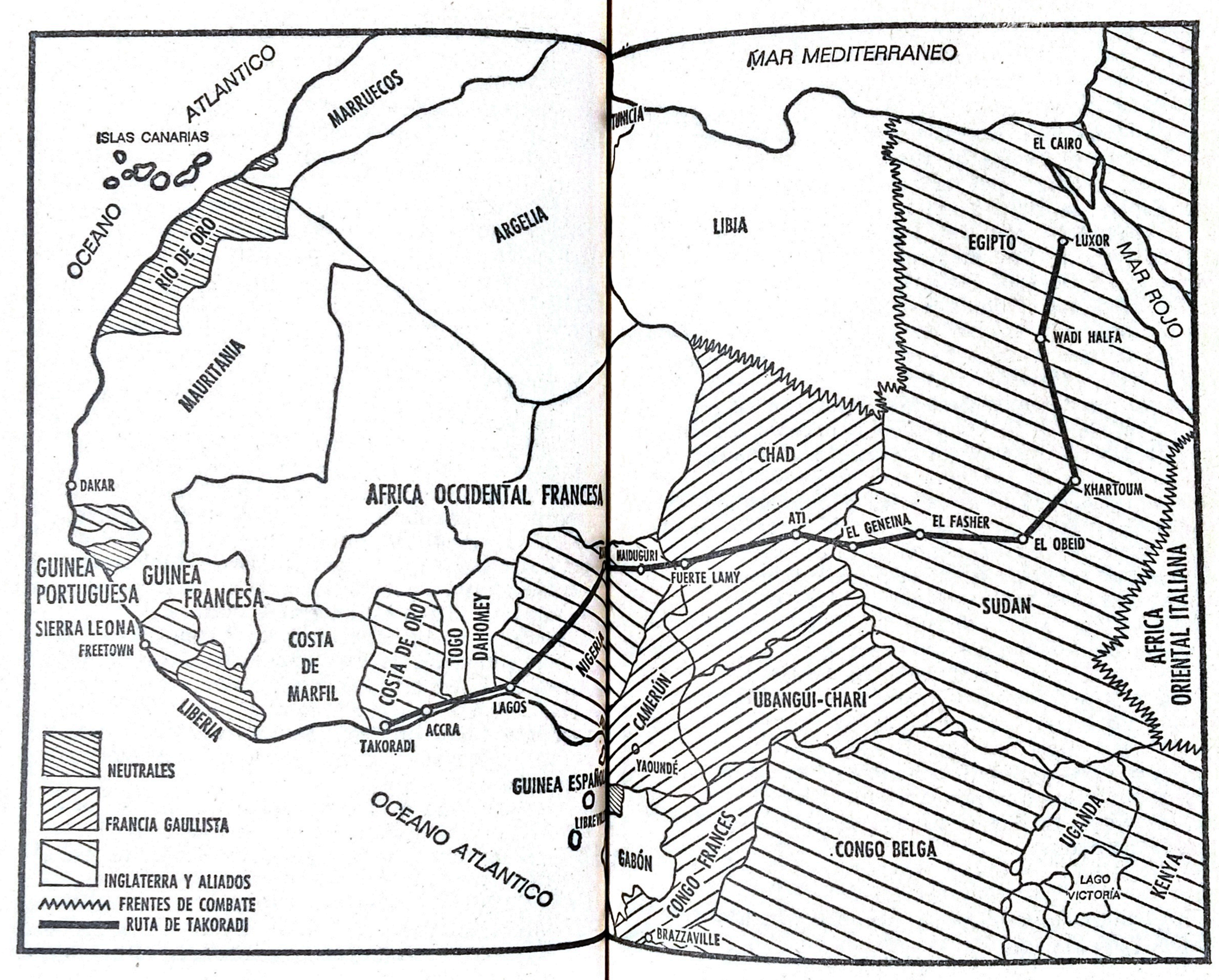
El 28 de agosto el comandante Delange se puso a la cabeza del batallón de guarnición en Brazzaville, y relevó de su mando al general Husson, que no opuso ninguna resistencia. Esta acción permitió al recién ascendido general De Larminat hacerse cargo del alto comisariado del Africa Ecuatorial Francesa.

De Saint Mart, gobernador de Ubangui-Chari, se adhirió de inmediato al movimiento gaullista en cuanto se enteró de lo ocurrido en Brazzaville.

La colonia de Gabón también se unió a De Gaulle, pero Boisson envió desde Dakar una pequeña expedición que se hizo con el control de la colonia, manteniéndola fiel a Petain.

Este fue uno de los motivos principales por los que De Gaulle y Churchill decidieron atacar Dakar. Sólo de este modo se podrían anexionar el Africa Occidental Francesa.

Para ello, De Gaulle necesitaba más fuerzas de las que disponía. Por ello pidió más ayuda a los ingleses y entonces se produjeron una serie de discusiones que


OCEANO ATLANTICO
ISLAS CANARIAS
MARRUECOS
ARGELIA
RIO DE ORO
MAURITANIA
DAKAR
AFRICA OCCIDENTAL FRANCESA
GUINEA PORTUGUESA
GUINEA FRANCESA
SIERRA LEONA
FREETOWN
LIBERIA
COSTA DE MARFIL
COSTA DE ORO
TOGO
DAHOMEY
NIGERIA
LAGOS
ACCRA
TAKORADI
GUINEA ESPAÑOLA
LIBREVILLE
OCEANO ATLANTICO
NEUTRALES
FRANCIA GAULLISTA
INGLATERRA Y ALIADOS
FRENTES DE COMBATE
RUTA DE TAKORADI
MAR MEDITERRANEO
TUNICIA
LIBIA
EL CAIRO
EGIPTO
LUXOR
MAR ROJO
WADI HALFA
CHAD
KHARTOUM
ATI
EL GENEINA
EL FASHER
EL OBEID
MAIDUGURI
FUERTE LAMY
SUDAN
AFRICA ORIENTAL ITALIANA
CAMERÚN
YAOUNDÉ
UBANGUI-CHARI
GABÓN
CONGO FRANCES
BRAZZAVILLE
CONGO BELGA
UGANDA
LAGO VICTORIA
KENYA

concluyeron el 27 de agosto con un acuerdo. La realización de la Operación Amenaza se fijó para el 19 de setiembre.

El cierre de las rutas marítimas mediterráneas entorpecía la necesidad inglesa de reforzar a la RAF en la zona del Oriente Medio, al verse obligados a transportar todo el material por la vía marítima del cabo de Buena Esperanza. Pero como la utilización de esta ruta implicaba grandes retrasos, los mandos ingleses decidieron buscar otra ruta más corta, cruzando el continente africano de Oeste a Este. Aprovechando la adhesión a De Gaulle de las colonias francesas del Camerún y del Chad, se escogió el puerto de Takoradi como cabecera de la nueva ruta. Tras la preparación de las oportunas bases, se fijó el siguiente itinerario:

Takoradi-Accra-Lagos-Kano-Maiduguri (Nigeria), Fort Lamy-Ati (en el Africa Ecuatorial Francesa), Gencina-El Fasher-El Obeid-Khartoum-Wadi Halfa (Sudán), Luxor (Egipto).

Había que sobrevolar unos 6.500 kilómetros sobre junglas, sabanas, desiertos, montañas y estepas. El más mínimo error de vuelo acababa siempre en desastre.

El coronel Thorold, de la RAF, fue el encargado de organizar una ruta tan compleja y difícil como ésta. En Takoradi se instalaron talleres de montaje de aparatos para poner en condiciones de volar a los que llegaban desmontados por vía marítima. En todas las estaciones de la ruta se organizaron bases de suministros y repuestos. Para evitar en lo posible los errores de vuelo se instaló una completa red de radiogoniómetros y se utilizaron aviones-guía para conducir hasta su meta a los grupos de aparatos que emprendían la ruta.

Los primeros traslados de aparatos se iniciaron en el mes de setiembre.

Es muy interesante lo que apunta Ciano en su *Diario*, con fecha 17 de agosto:

«Alemania no desea que se produzcan dispersiones de esfuerzos, teniendo en cuenta el inminente desembarco en Inglaterra. Por eso frena a Italia en los ataques que ésta tiene previstos contra Yugoslavia y Grecia. Por lo que se puede deducir, Alemania prevé el estallido de un conflicto con Rusia, aunque por el momento aconseja un acercamiento con dicho país, siempre y cuando no sea demasiado acusado.»

Resulta realmente asombroso que Italia, que no ha podido avanzar casi nada en los Alpes y que ha de enfrentarse con graves dificultades en Libia si quiere atacar, esté soñando ahora con emprender campañas militares contra Yugoslavia y Grecia, introduciéndose en esa complicada zona que siempre han sido los Balcanes. Esto no es más que una consecuencia de la obsesión de Mussolini por su «guerra paralela».

Mientras Mussolini aún sueña con terminar la guerra en un mes, consiguiendo la victoria y la paz, el Führer sabe que se necesitará una guerra muy larga para poder vencer a Inglaterra. Además, Hitler sabe que Italia está condenada al fracaso, precisamente como consecuencia de la prolongación de la guerra. La prueba más concluyente es el informe del comisario general de fabricación de guerra, general Favagrossa, que éste presentó a Mussolini el 26 de agosto de 1939. En él se decía:

«El Estado dispone en la actualidad de unos valores equivalentes a cuatro mil millones de liras entre oro, plata y divisas... Los establecimientos siderúrgicos producen 130.000 toneladas de acero al mes, o sea unas 30.000 menos de las que son necesarias en tiempos de paz, y esto sólo podrá seguir así a condición de que se reciba chatarra de Estados Unidos; en caso contrario, sólo quedarían reservas para seis meses. La chatarra de cobre sólo podrá obtenerse mediante la requisa de los utensilios de cocina hechos de este metal, y por la que pueda recuperarse de las trincheras de la Primera Guerra Mundial. La producción de

aluminio sólo alcanza el cincuenta por ciento de lo necesario, mientras que la de magnesio sólo cubre el treinta por ciento de nuestras necesidades. Sólo se dispone de reservas para tres meses en lo que se refiere a minerales aditivos para los aceros especiales, como manganeso, cromo, molibdeno, titanio, vanadio, etc. En cuanto al caucho sólo hay reservas para cincuenta días, mientras que las plantas de caucho sintético de Ferrara y Terni aún están en proyecto.

»A principios de 1940 las fábricas de explosivos estarán en situación de producir el cincuenta por ciento de los materiales necesarios para el municionamiento.

»Para cubrir las pérdidas de armamento y material sufridas durante las guerras de Abisinia y España, hará falta un mínimo de un año, siempre y cuando no escaseen las necesarias materias primas, no sean dañadas las fábricas por los ataques aéreos, y no fallen los transportes.

»En cuanto a las reservas de níquel representan cien toneladas, aunque nuestras necesidades mensuales son de 250 toneladas.»

He incluido parte de este informe en la descripción de los acontecimientos del mes de agosto porque éste era el mes clave en la proyectada «guerra de tres meses» del Duce. Ante un informe semejante, ningún jefe de Gobierno cometería la monstruosidad de jugarse el porvenir de su patria a una sola carta cuyo juego no dependería de él mismo, sino del enemigo. Este juego fue tanto más monstruoso en cuanto que el enemigo era nada menos que Inglaterra. Cuando un país tiene como símbolo nacional un perro bulldog, hay que esperar que ese mismo país haga de la tenacidad y de la bravura sus mejores armas. Bastaba leer un poco la Historia para ver todo lo que llegó a porfiar Inglaterra hasta que consiguió recluir a Napoleón en Santa Elena y obtener así una idea de lo que muy bien podía suceder.

Como una prueba más de la precipitación con que Italia entró en la guerra, debemos añadir que los acorazados *Littorio* y *Vittorio Veneto* no pudieron entrar en servicio hasta el 2 de agosto, a pesar de que su acabado y puesta a punto se hizo lo más rápidamente posible. Se trataba de dos excelentes productos de la arquitectura naval italiana, construidos en los astilleros Ansaldo y Cantieri Riuniti dell'Adriatico. Desplazaban 35.000 toneladas y estaban armados con nueve cañones de 381 mm, 12 de 152 mm, y otros 12 antiaéreos de 90 mm. Sus motores desarrollaban una potencia de 130.000 HP y los acorazados podían alcanzar una velocidad de 30 nudos. Sus naves gemelas, el *Roma* y el *Impero*, aún estaban terminándose.

La flota italiana continuaba con su actitud ofensiva en el Mediterráneo. Para ello se mantenían en el mar la mayor cantidad posible de submarinos, en servicio de patrullas. Los submarinos *Gondar, Ascianghi* y *Marcello* se encontraban al este de Gibraltar; *Settembrini, Dessie, Naiade* y *Balilla* estaban situados al norte y sur de Creta; el *Gemma, Tricheco* y *Delfino* en el Egeo; el *Tembiem* cerca de Sollum, y el *Micca* fue enviado hacia Alejandría para colocar un campo de minas en los accesos al puerto. El canal de Sicilia fue la zona donde más minas se colocaron. El almirante Marenco di Moriondo, al mando de la agrupación naval formada por los cruceros *Da Barbiano* y *Di Guisano,* y los destructores *Pigafetta* y *Zeno,* colocaron el 7 de agosto el campo de minas 7-AN, al sud-sudeste de Pantelaria, arrojando al mar un total de 394 artefactos (el 10 de enero de 1941 este campo de minas causó el hundimiento del destructor inglés *Gallant*). Durante las noches de los días 8 y 9 el minador *Scilla* lanzó otras 416 minas al oeste de Pantelaria, mientras que los destructores *Maestrale, Grecale, Libeccio* y *Scirocco* colocaban otras 216 minas, con las que se constituían los campos 5-AN y 6-AN (en el primero de ellos se perdió el destructor inglés *Hostile,* el 23 de agosto).

En el mar Rojo el submarino *Ferraris,* al mando del capitán de corbeta Piomarta, intentó hundir sin éxito al acorazado *Royal Sovereing,* llevando a cabo dos ataques los días 13 y 14.

El crucero griego *Helli* fue torpedeado y hundido el día 15 en el mar Egeo. Esto provocó un incidente internacional, aunque los italianos negaron que fueran ellos los que lo hundieron. Este crucero ligero había sido construido en Estados Unidos en 1913, destinado inicialmente para China fue comprado por Grecia en 1914, siendo modernizado en 1927 en los astilleros de La Seyne. Su silueta podía confundirse con cierta facilidad con los típicos destructores ingleses de dos chimeneas, por lo que es muy posible que fuera italiano el torpedo que lo hundió.

Los submarinos ingleses *Pandora* y *Proteus* transportaron suministros de materiales a Malta entre los días 15 y 21. El submarino minador *Rorqual* colocó un campo de minas frente a Tolmeita, en Cirenaica, en el que se hundió un mercante de 3.300 toneladas; a continuación atacó el tráfico mercante italiano, pero fracasó en su intento de ataque contra un convoy, al ser contraatacado con cargas de profundidad por el torpedo de escolta *Papa*.

El general Wavell había pedido al almirante Cunningham que las fuerzas navales inglesas hostilizaran a las italianas todo lo posible. En cumplimiento de estas instrucciones el día 18 los acorazados *Warspite, Malaya* y *Ramillies*, el crucero pesado *Kent* y una escolta de doce destructores, bombardearon Bardia y la zona situada frente a fuerte Capuzzo, causando graves daños.

El 22 de agosto tres aviones torpederos del tipo «Swordfish», pertenecientes al escuadrón número 824 del portaaviones *Eagle*, atacaron a las 11.30 de la mañana una extraña concentración de buques italianos en la bahía de Bomba, cerca de Tobruk. Los aviones ingleses hundieron el submarino *Iride* y el buque auxiliar *Monte Gargano*, de 2.000 toneladas. Poco podían suponer los pilotos ingleses que con aquella acción habían hecho abortar el primer plan de asalto con torpedos tripulados contra la base naval de Alejandría.

El asalto con torpedos tripulados estaba previsto para la noche del 25 al 26 de agosto, y debía partir del submarino *Iride*, al mando del teniente de navío Brunetti. La operación había sido proyectada por la 10.ª Flotilla Mas de los nadadores de combate italianos que por aquella época estaba al mando del capitán de fragata Giorgini. El torpedero *Calipso* había zarpado rumbo a la bahía de Bomba, al mando del teniente de navío Zambardi, transportando cuatro torpedos «SLC» (1) para trasbordarlos al *Iride* que los soltaría frente a la bocana del puerto de Alejandría. El *Iride* y el *Calipso* llegaron puntualmente a la bahía de Bomba el día 21, donde ya les estaban esperando el *Monte Gargano*, que enarbolaba la insignia del almirante Brivonesi, comandante naval de Libia, y otros pequeños buques auxiliares. Los preparativos comenzaron de inmediato, aunque se vieron interrumpidos por un inesperado bombardeo que realizaron los aviones de la RAF contra la cercana base de hidroaviones de Menelao. Los aviadores ingleses debieron descubrir la heterogénea agrupación naval anclada en la bahía de Bomba porque al día siguiente se efectuó un reconocimiento aéreo sobre la zona y poco después se llevaba a cabo el ataque de los torpederos del *Eagle*. El torpedero *Calipso* recogió a los supervivientes, entre los que se contaban varios hombres que habían quedado atrapados en el *Iride*, hundido a una profundidad de 20 metros.

A finales de agosto estuvo a punto de producirse una de las mayores batallas navales de la Historia. El encuentro fue evitado gracias a una de las fuertes tempestades que raras veces se producen en el Mediterráneo durante el verano.

Atendiendo a la solicitud de refuerzos hecha el mes anterior al Almirantazgo por el almirante Cunningham,

(1) «SLC» («Siluri Lenta Corsa») eran unos torpedos especiales de marcha lenta que los italianos apodaban «maiali» (cerdos). Tenían un calibre de 530 mm y 6'70 m de longitud. Iban tripulados por dos hombres y disponían de una cabeza explosiva de 1,80 m de longitud, cargada con 300 kilos de explosivos; su radio de acción era de 10 millas y podían sumergirse hasta los 30 metros de profundidad (N. del A.)

comandante de la flota de Alejandría, el día 29 de agosto penetraba en el Mediterráneo una escuadra formada por el acorazado *Valiant*, el portaaviones *Illustrious* y los cruceros *Calcuta* y *Coventry* que se dirigían hacia Alejandría contando para ello con la cobertura de la Fuerza H de Gibraltar, integrada por el acorazado *Renown*, el portaaviones *Ark Royal*, el crucero pesado *Sheffield* y doce destructores.

Mientras los aparatos torpederos del tipo «Swordfish» pertenecientes al *Ark Royal* aprovechaban la oportunidad para bombardear las instalaciones de Puerto Elmas, en Cerdeña, la flota de Cunningham se hacía cargo de la cobertura de la escuadra de refuerzo, relevando a la Fuerza H de esta misión. En esta ocasión, la flota del almirante Cunningham estaba integrada por el *Warspite*, el *Malaya*, el *Eagle*, los cruceros *Kent*, *Orion*, *Sydney*, *Gloucester* y *Liverpool*, acompañados por trece destructores. Cunningham aprovechó la coyuntura para escoltar tres mercantes con refuerzos para Malta.

Pocos días antes había entrado en servicio en la flota italiana el recién modernizado acorazado *Caio Duilio*, gemelo del *Cavour* y del *Cesare*, que también acababa de reparar las averías sufridas en el combate naval de punta Stilo; estos tres acorazados, acompañados por los modernos *Littorio* y *Vittorio Veneto*, así como trece cruceros y treinta y nueve destructores, salieron de Tarento el día 30 rumbo a Mesina, en un intento de encontrar a la flota inglesa. El día 31 se desencadenó un fuerte temporal en el que se vio envuelta la flota italiana que tuvo que retirarse con varios destructores averiados y otros en el límite de su combustible, ya que no habían podido repostar en alta mar a causa del temporal.

La flota inglesa pudo resistir mejor el temporal y una vez atravesado el estrecho de Sicilia se dirigió al Egeo para bombardear Rodas y Escarpanto, retirándose después a Alejandría.

Esta operación de refuerzo de la flota de Cunningham, que recibió el nombre clave de «Cubrecabezas», tuvo posteriores consecuencias directas en el frente de Libia, como veremos, en noviembre. Churchill quiso aprovechar

la ocasión para enviar refuerzos directamente hacia Egipto, forzando el paso del Mediterráneo sin tener que dar la vuelta a Africa. Sin embargo, el Alto Estado Mayor imperial rechazó la idea. Cuando la Operación Cubrecabezas se llevó a cabo sin mayores dificultades, Churchill se convenció de que se podían enviar refuerzos a Egipto forzando la ruta del Mediterráneo, gracias sobre todo a que los italianos carecían de radar y tampoco disponían de la adecuada observación aérea.

5

Setiembre de 1940

Primeros refuerzos enviados por la ruta de Takoradi. Los italianos terminan la ocupación del saliente de Kenya. Creación del Long Range Desert Group. Graziani ataca. Alarma ante la concentración de la flota inglesa en el Mediterráneo. Churchill felicita a Cunningham. Desarrollo de la Operación Amenaza. Los alemanes intentan que España entre en la guerra. La flota inglesa ataca el puerto de Bengasi. Otras actividades navales. Los corsarios alemanes.

El 5 de setiembre llegaba a Takoradi el primer envío de aviones con destino a Egipto, formado por 42 cazas del tipo «Hurricane Mark-I» (sin filtro de aire tropical) y bombarderos del tipo «Blenheim IV». Este grupo de aviones llegó por vía marítima a bordo del portaaviones *Argus*. El 19 ya quedaron montados los seis primeros cazas que partieron, acompañados de un «Blenheim» que actuó como aparato-guía, con destino final en el campo de aviación de Abu Sueir, en el delta del Nilo. Los aviones llegaron a Abu Sueir el día 26 de setiembre, constituyendo el 274.º Escuadrón, que fue sucesivamente reforzado hasta contar con 24 aparatos.

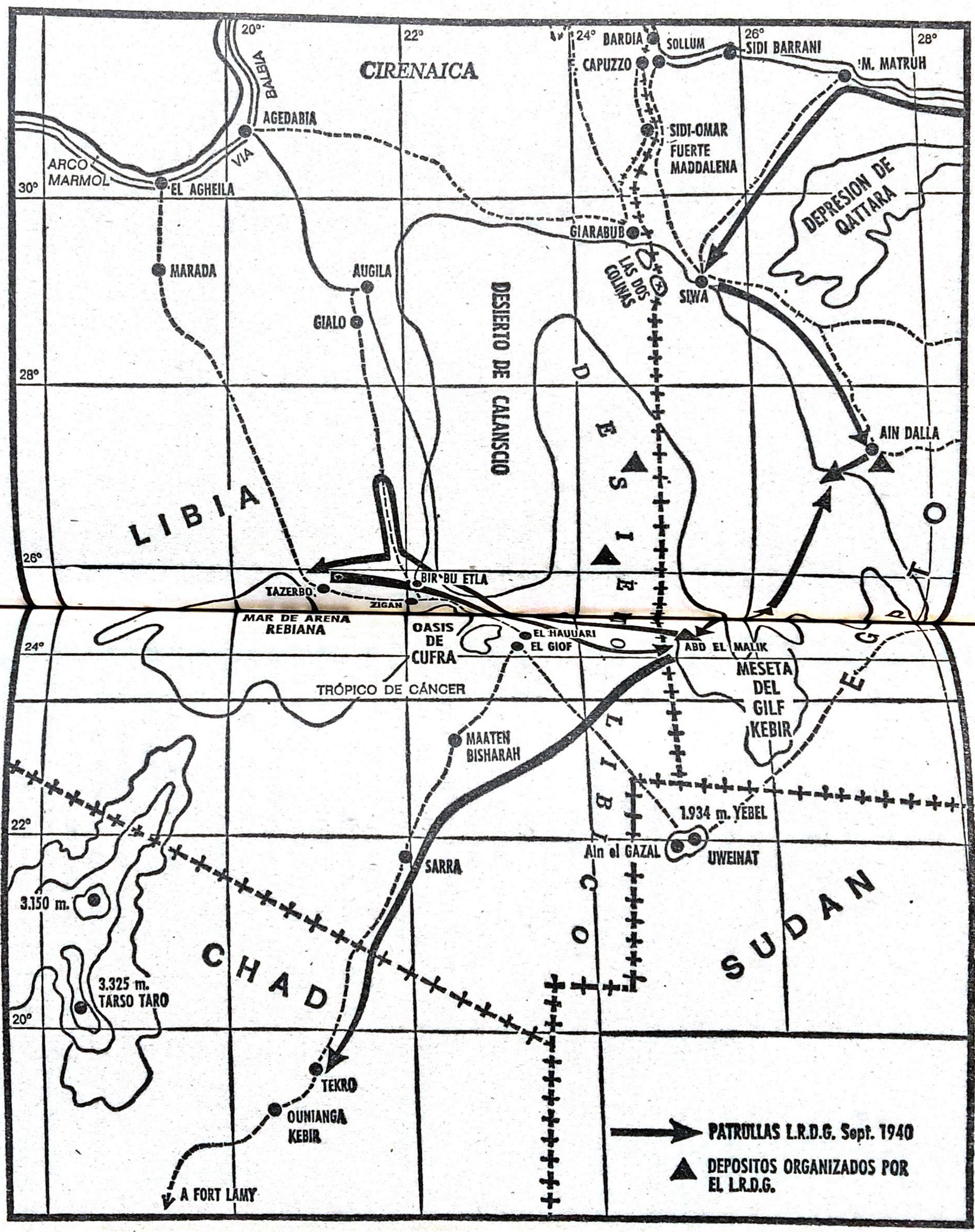
Por este mismo procedimiento se fue creando el 73.º Escuadrón de caza; el personal de tierra llegaría más tarde a bordo del crucero *Southampton*, que tomaría parte en el combate de cabo Spartivento. El resto de los aparatos fueron transportados hasta Takoradi durante

el mes de noviembre por el portaaviones *Furious*, con un total de 37 aviones más.

Este es un ejemplo del método seguido para reforzar la RAF estacionada en Egipto, a la que se denominaba Desert Air Force. Este método no dejó de tener sus peligros, pues a veces se produjeron accidentes como el ocurrido el 1.º de diciembre cuando el «Blenheim» que guiaba una formación de seis aparatos sufrió una avería en la radio durante el trayecto Geneina-El Fasher, mientras sobrevolaban una de las zonas más montañosas del recorrido (Yebel Gimbala, de 3.071 metros de altura). Los siete aparatos tuvieron que realizar un aterrizaje forzoso en el desierto. Un piloto perdió la vida, dos cazas quedaron destrozados y otros cuatro averiados.

Como continuación a los ataques italianos contra Kenya, partiendo desde Moyale y Bardera, en la Somalia Italiana, los italianos ocuparon el poblado de Buna el 1.º de setiembre. De este modo eliminaban por completo el saliente fronterizo y la frontera quedaba establecida aproximadamente por la carretera Moyale-Buna-Wajir-Dif. Sin embargo, no se puede hablar en este caso de un frente organizado y continuo, ya que los italianos se limitaron a ocupar las aldeas más importantes.

Además de las fuerzas inglesas mandadas por el general O'Connor en Egipto, se empezaron a preparar otras destinadas a la lucha en el interior del desierto y que se estructuraron en forma de patrullas debido a la idiosincrasia especial de sus misiones. Estas tropas quedaron encuadradas bajo la designación genérica de Long Range Desert Group (LRDG), o grupo de larga distancia del desierto. Estas fuerzas estaban integradas por una agrupación de mando, un grupo A formado casi exclusivamente por neozelandeses, otro grupo B formado por rhodesianos e ingleses, un grupo de transmisiones y un grupo ligero de reparación de vehículos. El reclutamiento del personal, todo él voluntario, había empezado a primeros de julio y la unidad se fue creando con len-


CIRENAICA
BALBIA
VIA
ARCO MARMOL
EL AGHEILA
AGEDABIA
MARADA
AUGILA
GIALO
DESIERTO DE CALANSCIO
LIBIA
DARDIA
SOLLUM
CAPUZZO
SIDI BARRANI
M. MATRUH
SIDI-OMAR
FUERTE MADDALENA
DEPRESION DE QATTARA
GIARABUB
LAS DOS COLINAS
SIWA
AIN DALLA
DESIERTO DE LIBIA
EGIPTO
TAZERBO
ZIGAN
BIR BU ETLA
MAR DE ARENA REBIANA
OASIS DE CUFRA
EL HAUUARI
EL GIOF
ABD EL MALIK
MESETA DEL GILF KEBIR
TRÓPICO DE CÁNCER
MAATEN BISHARAH
1.934 m. YEBEL
Ain el GAZAL
UWEINAT
SARRA
3.150 m.
3.325 m. TARSO TARO
CHAD
SUDAN
TEKRO
OUNIANGA KEBIR
A FORT LAMY
PATRULLAS L.R.D.G. Sept. 1940
DEPOSITOS ORGANIZADOS POR EL L.R.D.G.
20°
22°
24°
26°
28°
30°

titud, pero con firmeza. Se le proporcionó armamento, equipos y vehículos adecuados y el 1.º de setiembre ya estaba en condiciones de entrar en combate.

Los camiones que les fueron asignados tuvieron que ser adaptados para poder transportar en el desierto cargas de hasta 2.000 kilos, con una autonomía de 1.800 kilómetros. Para ello se modificaron las suspensiones, los radiadores, los carburadores, etc.

Cada patrulla llevaba un camión dotado de un cañón «Bofors» o «Breda». Se intentó blindar alguno de los camiones, pero el exceso de peso que ello suponía limitaba bastante la autonomía del vehículo y por ello se desechó la idea. Se realizaron duros entrenamientos en cuanto se refería a transmisiones y determinación de la posición por medio de la observación de las estrellas; en la práctica se prepararon unas patrullas que en muchísimos aspectos eran como una especie de flotillas de lanchas rápidas, aunque sobre ruedas.

Durante el mes de agosto ya se hicieron las primeras exploraciones con patrullas ligeras. Su misión consistía en observar y estudiar los itinerarios y la periodicidad de las expediciones italianas de suministros que partían del oasis de Gialo para aprovisionar a las guarniciones de los oasis de Cufra y Uweinat. También era necesario estudiar nuevos itinerarios que, partiendo del oasis de Siwa o del de Ain Dalla, permitieran encontrar puntos de paso a través del desierto líbico que se extiende a lo largo de la frontera entre Libia y Egipto, para poder llegar a la carretera El Giof-Agedabia. Una vez trazados los itinerarios, los ingleses crearon depósitos de agua y carburantes y estudiaron diversos terrenos aptos para un aterrizaje de emergencia, facilitando así la operación de la aviación.

El 5 de setiembre, una columna compuesta por catorce camiones del LRDG partió de El Cairo hacia Ain Dalla, con la misión de averiguar si los italianos intentaban penetrar en Egipto a través del interior del desierto líbico. La patrulla continuó su avance hasta el paso de Abd el Malik y allí se dividió en tres formaciones: una se dirigió hacia el Chad para entrar en contacto con los franceses libres en el oasis de Tekro; la segunda se

hizo cargo de la misión principal, bordeó el mar de arena de Calanscio y recorrió la carretera El Giof - Agedabia hasta el oasis de Gialo. Mientras tanto, la tercera formación regresaba a Siwa para traer más suministros.

La segunda formación encontró numerosos depósitos italianos que fueron destruidos y en vista del éxito de su misión se internó aún más para inspeccionar la carretera Tazerbo-Marada. El día 20 tuvo un encuentro con una patrulla italiana, apoderándose de 11.250 litros de gasolina, provisiones, repuestos y la correspondencia y haciendo prisioneros a dos italianos y cinco árabes. Como consecuencia de este encuentro, los italianos organizaron a partir de entonces columnas de suministros que contaban con una fuerte protección motorizada y aérea. El éxito de la primera misión del LRDG sirvió para afianzar su prestigio y mereció una cálida felicitación de Wavell. (Véase mapa de las págs. 104 y 105.)

El 7 de setiembre, el mariscal Graziani recibía el siguiente telegrama en su puesto de mando de Cirene:

> «Telegrama n.º 2350 Op.
> Para el mariscal Graziani. Descifrado personal.
> Duce ordena iniciación operación ataque lunes 9 corriente.
> Acuse recibo. Badoglio.»

Graziani solicitó confirmación de la orden y se le contestó que debía atacar en la fecha ordenada, tanto si Alemania desembarcaba en Inglaterra como si no.

En relación con esta orden, el conde Ciano comenta en su *Diario* que Mussolini estaba dispuesto a destituir a Graziani si no atacaba en la fecha fijada. En toda Italia se adivinaba una gran tensión y escepticismo que empezaba por el príncipe de Piamonte y terminaba por el último comandante de tropas en Libia.

Sin embargo, varios problemas de última hora hicieron retrasar la acción hasta el día 13. Graziani inició el avance en esta fecha y envió a Badoglio el siguiente telegrama:

«El ataque contra Egipto ha empezado. Por ahora, los ingleses se retiran sin combatir. Pretenden alejarnos de nuestras bases y alargar nuestras líneas de suministros.»

En efecto, el general O'Connor sólo había dejado una línea de cobertura junto a la frontera. En ella se encontraban el 3.er Regimiento «Coldstream», que se había desplegado en una extensión de 20 kilómetros, desde Halfaya hacia el Sur, mientras que a su izquierda se hallaba el grupo de apoyo de la 7.ª División blindada. Esta línea fue retirándose a medida que los italianos avanzaban, sembrando minas en las pistas y realizando un constante fuego de hostigamiento por parte de la artillería. El grueso de las tropas inglesas estaba concentrado en Marsa Matruh, a 210 kilómetros de la frontera. El general O'Connor esperaba allí la llegada del enemigo, en un terreno previamente escogido por él. Pero esperó en vano.

Graziani avanzaba con mucha lentitud. Churchill hace una descripción muy interesante de la formación italiana, que los ingleses llamaron «el erizo». Estaba compuesta por una vanguardia de motoristas, seguida de tropas acorazadas constituidas por los carros y las tanquetas débilmente protegidos; en el centro seguía el grueso de las tropas, a pie y en camiones, avanzando con mucha lentitud; estas tropas, que formaban el núcleo del ataque, estaban rodeadas por más carros y artillería arrastrada por tractores ligeros.

Graziani ocupaba Sollum el día 14 y el 17 entraba en Sidi Barrani, progresando a menos de 20 kilómetros diarios. Las fuerzas de cobertura inglesas continuaron retrocediendo hasta Marsa Matruh, dejando abandonada una extensa zona de nadie de unos 20 kilómetros de anchura. Las bajas inglesas totalizaron 150, mientras que las italianas alcanzaron el millar.

Graziani ordenó detener el avance en cuanto sus fuerzas entraron en Sidi Barrani. Una vez allí empezó a construir obras de fortificación y una pista empedrada que prolongara hasta allí la Via Balbia, así como una tubería para la traída de agua.

Tanto la lentitud del avance como la inmediata construcción de una pista capaz de soportar un fuerte tráfico rodado, son pruebas de que a Graziani le obsesionaban mucho más los problemas logísticos que los tácticos. Cuando empezó a fortificarse se encontró con la poco adecuada naturaleza del terreno: la llanura costera de la Algaba se extiende durante 40 kilómetros, a la altura de Sidi Barrani, hasta llegar a la escarpadura que marca el borde de la meseta interior el Hagiag el Algaba, donde se encuentra el pozo de Bir el Rabia. Era prácticamente imposible construir en poco tiempo una línea defensiva de 40 kilómetros de extensión, aparte de que había que prever una continuación de la línea en la meseta, hacia el sur, para evitar un posible envolvimiento por el flanco derecho italiano. La falta de tiempo obligó a Graziani a abandonar la idea de construir una línea defensiva continua. Así pues, concentró parte de sus tropas alrededor de los pozos, donde una serie de campos ligeramente fortificados le ofrecían ciertas facilidades, aunque éstos tenían el grave defecto de que no estaban enlazados entre sí, ni por la vista, ni por el fuego.

Ya sabemos que los grandes depósitos de agua de Bardia habían sido destruidos por el ataque de la flota inglesa. Esto trajo como consecuencia el hecho de que la tubería que debería llevar el agua hasta Sidi Barrani no empezó a verterla hasta el 3 de diciembre. La flota inglesa de Alejandría volvió a bombardear Sollum y Bardia el 8 de setiembre.

Al principio, Graziani situó el Cuerpo de Ejército libio del general Gallina al este y al sur de Sidi Barrani; la agrupación motorizada del general Maletti fue situada en el pozo de Nibewia, y la 63.ª División del general Spatocco, perteneciente al XXI Cuerpo de Ejército, fue instalada alrededor del pozo de Sofafi.

Por estas mismas fechas, los alemanes ofrecieron a los italianos una división acorazada para reforzar las tropas de Graziani. Pero el Duce, que se sentía eufórico de victoria el día 15 de setiembre, rechazó la oferta con las desastrosas consecuencias que veremos más adelante. El almirante Raeder había hecho notar al Führer la importancia que tenía la concentración de parte de la

flota inglesa en el Mediterráneo oriental. Esto podría significar que Inglaterra se disponía a atacar Italia. Raeder insistió en la necesidad de ocupar Gibraltar y Suez cuanto antes.

Tras el éxito de la Operación Cubrecabezas, Churchill felicitó efusivamente al almirante Cunningham y aprovechó la ocasión para darle instrucciones acerca del estudio de la verdadera eficacia de la flota italiana, ordenándole al mismo tiempo que atacara desde el mar las líneas de comunicaciones italianas en el desierto. Churchill continuaba obsesionado con la idea de reforzar la isla de Malta y las tropas de Egipto, forzando el paso del Mediterráneo mediante convoyes fuertemente escoltados.

El Alto Mando inglés ya había notado que tanto en Algeciras como en Tarifa se habían instalado numerosos observadores que facilitaban a Italia información sobre los movimientos de buques de guerra y mercantes que entraban y salían de Gibraltar. Por lo tanto, cuando la flota que debía apoyar la operación gaullista contra Dakar salió el día 6, se dirigió hacia el Mediterráneo, realizando un movimiento de diversión, para regresar con rapidez hacia el estrecho y penetrar en el Atlántico por la noche, dirigiéndose después hacia el Sur. El informe enviado por los observadores de Algeciras y Tarifa provocó la consiguiente alarma en el Alto Mando naval italiano que ordenó una salida infructuosa de la escuadra italiana, compuesta en esta ocasión por 5 acorazados, seis cruceros y 19 destructores.

En Londres se habían producido algunas «filtraciones» de información sobre los preparativos de la Operación Amenaza. Las informaciones procedentes de Londres llegaron hasta el Gobierno de Vichy y éste, contando con la previa autoriación alemana, ordenó a la flota de Tolón que enviara a Dakar los oportunos refuerzos. En cumplimiento de estas órdenes cruzaron el estrecho de Gibraltar el día 11 de setiembre tres cruceros y tres destructores integrantes de la Fuerza Y. Los cruceros franceses eran de la clase «La Galisonnière». Desplazaban 7.600 toneladas, iban armados con nueve cañones de 152 mm

y su velocidad era superior a los 35 nudos, gracias a las turbinas «Rateau» de 88.000 HP de que estaban dotados. En su época fueron considerados como los cruceros más rápidos del mundo.

Las autoridades navales y diplomáticas inglesas sufrieron una gran confusión a consecuencia de las contradictorias informaciones y telegramas recibidos sobre la partida de la escuadra francesa. Por eso ya era tarde cuando se ordenó que el acorazado *Renown* zarpara de Gibraltar para interceptar a los cruceros franceses e impedir que llegaran a Dakar o a cualquier otro puerto dominado por los alemanes. La zona marítima de Casablanca estuvo cubierta por la niebla durante los días 12 y 13 y los aparatos ingleses de reconocimiento perdieron un tiempo precioso intentando localizar a la escuadra francesa.

Todos estos intentos de contrarrestar el movimiento naval francés se debían a que la flota expedicionaria anglo-gaullista ya estaba camino de Freetown, que sería la base de partida de la operación contra Dakar. La flota estaba mandada por el vicealmirante J. H. D. Cunningham, a quien no hay que confundir con el almirante A. B. Cunningham, jefe de la flota de Alejandría. La escuadra de asalto estaba compuesta por los acorazados *Barham* y *Resolution*, el portaaviones *Ark Royal*, los cruceros pesados *Australia*, *Cumberland* y *Devonshire*, seis destructores, los avisos franceses *Savorgnan de Brazza*, *Commandant Duboc* y *Commandant Domine*, cuatro mercantes, un petrolero y los transportes de tropas *Pennland* y *Westernland*, de 16.500 toneladas cada uno, que llevaban a bordo 2.400 hombres de la Legión Extranjera gaullista y 4.000 soldados ingleses.

El vicealmirante Cunningham ordenó al *Ark Royal* y a los cruceros pesados que intentaran impedir la entrada en Dakar de los cruceros franceses. Sin embargo, ya era tarde porque los franceses habían llegado a Dakar el día 13 por la noche. ¡Espléndida carrera la de los cruceros franceses!

Este acontecimiento hizo variar la opinión sobre la posibilidad de realizar la Operación Amenaza. En susti-

tución de la misma se estudiaron algunas variantes, como un desembarco en Conakry, o bien en Douala.

Pero Churchill optó el día 16 por dejar la decisión en manos de los jefes presentes frente a Dakar. De Gaulle insistió en desembarcar, ya que contaba con encontrar un apoyo inmediato en la plaza. Si no se podía entrar directamente en el puerto, realizaría el desembarco en la cercana playa de Rufisque para atacar por tierra con las tropas francesas, mientras que las inglesas quedaban como reserva. Por su parte, el jefe de las tropas de desembarco, general Irwin, también se mostró partidario de hacer el intento.

Los cruceros franceses, que ya habían desembarcado en Dakar los refuerzos traídos desde Tolón, zarparon el día 19 con rumbo Sur. Al día siguiente, los cruceros ingleses *Delhi* y *Cornwall* interceptaron al *Primauguet*, y le rogaron que se dirigiera a Casablanca, cosa que hicieron los tres. Los cruceros *Georges Leyques*, *Montcalm* y *Gloire* fueron perseguidos por el *Australia* y el *Cumberland*. Sin embargo, los primeros consiguieron alejarse, desarrollando una velocidad de 34 nudos, frente a los 15 nudos de las naves inglesas. El *Gloire* sufrió una avería y fue alcanzado por el *Australia*, que también le acompañó hasta Casablanca. Los otros dos cruceros franceses, que habían escapado a la persecución del *Cumberland* y se dirigían al Gabón, para que la colonia volviera a obedecer al Gobierno de Vichy, recibieron orden de regresar a Dakar.

El día 23 por la mañana, De Gaulle se dirigió por radio a los marinos, las tropas y la población civil de Dakar, anunciando su presencia y sus intenciones pacíficas. A continuación despegaron del *Ark Royal* aviones desarmados que llevaron al campo de aviación de Uakam a tres oficiales. Su misión consistía en confraternizar con los pilotos franceses e intentar atraerles a la causa gaullista. También despegaron otros aparatos para lanzar octavillas por la ciudad, pero fueron rechazados por la defensa antiaérea de la plaza y del acorazado *Richelieu*, allí fondeado. El comandante de la base naval, contraalmirante Landriau, obedecía las enérgicas órdenes del gobernador Boisson.

También fueron enviados varios parlamentarios en unas lanchas. Entre ellos se encontraban el capitán de fragata D'Argenlieu, el comandante Gotscho, el capitán Becourt-Foch, nieto del mariscal Foch, el capitán Perrin y el teniente Porgès. Los parlamentarios desembarcaron en el muelle, se presentaron al comandante del puerto y solicitaron entrevistarse con el gobernador para entregarle una carta de De Gaulle. Sin embargo, al ser amenazados con el arresto, volvieron a embarcar, siendo tiroteados.

Poco después, el *Richelieu*, que había sido remolcado hacia el centro del puerto para poder utilizar sus baterías con mayor libertad de acción, comenzó a cañonear a la escuadra anglo-gaullista, siendo secundado por las baterías de costa. El *Cumberland*, que ya se había unido a la escuadra inglesa, fue gravemente averiado a las 11 de la mañana. El vicealmirante Cunningham telegrafió a la plaza, preguntando por qué bombardeaban sus naves si él no había abierto el fuego. El comandante de la plaza le contestó que se alejara a más de 20 millas de distancia.

De Gaulle, creyendo que hacía falta algún acto de fuerza que decidiera a los defensores de Dakar a cesar en su actitud, ordenó el desembarco en la playa de Rufisque. El desembarco fue iniciado por el *Commandant Duboc*, pero fue rechazado por el enérgico fuego de las tropas leales a Vichy.

Al día siguiente se recibía un telegrama de Churchill en el que se pedía a los comandantes de la expedición que terminaran la operación. Como quiera que entonces se levantó la niebla que había cubierto las instalaciones de la plaza durante todo el día anterior, Cunningham decidió bombardearla, aunque no podía comprender por qué Dakar resistía con tanta energía. El submarino *Ajax*, leal a Vichy, intentó realizar un ataque, pero fue abordado por el destructor inglés *Fortune*. El fuego de la artillería francesa, procedente de las baterías de costa y de los barcos de guerra *Richelieu*, *Georges Leyques*, *Montcalm* y los cazatorpederos *Le Fantasque*, *Le Malin* y *Le Hardy*, averió gravemente al acorazado inglés *Barham*, mientras que los ingleses conseguían tocar al *Ri-*

chelieu y hundir al *Audacieux* y al submarino *Persée*. Cuatro aviones del *Ark Royal* fueron abatidos por la artillería antiaérea francesa.

El duelo artillero continuó el día 25. Ese mismo día, el submarino francés *Beveziers*, mandado por el capitán de corbeta Lancelot, torpedeó al *Resolution*, averiándolo. Esto último decidió a Cunningham a retirarse hacia Freetown.

La Operación Amenaza se suspendió ante el fracaso inicial y el peligro de que el Gobierno de Vichy declarara la guerra a Inglaterra.

Tanto el Führer como Von Ribbentrop, ministro de Asuntos Exteriores del Reich, dejaron pasar por alto las dos mejores oportunidades que tuvieron para inclinar a Petain a su favor: la de Mers el Kebir y la de Dakar. La reacción de Vichy se limitó al consabido bombardeo simbólico de Gibraltar, que se realizó durante los días 24 y 25 sin éxito notable.

La Operación Amenaza sufrió desde el principio un planteamiento defectuoso, debido sobre todo a dos errores primordiales: la falta de información y el no mantenimiento del secreto. Tanto los ingleses como De Gaulle suponían que en Dakar serían recibidos amistosamente en cuanto se insinuara un ataque. Sin embargo, el contingente de tropas empleado fue insuficiente cuando se trató de forzar la situación. En este caso, De Gaulle pecó de exceso de confianza.

Por estas mismas fechas, la diplomacia alemana e italiana intentaba atraer a España a la guerra. Este tema fue uno de los más importantes discutidos entre Mussolini y Von Ribbentrop durante las entrevistas que sostuvieron en Roma los días 19 y 20. El mismo tema se volvió a plantear en Berlín a partir del 23 entre Serrano Súñer, ministro español de Asuntos Exteriores, y los jerarcas nazis. Afortunadamente no prosperaron las intenciones alemanas.

El día 15 zarpaban de Alejandría el acorazado *Valiant*, el portaaviones *Illustrious*, el crucero *Kent* y siete destructores, para cumplir las órdenes de hostigamiento en Libia que Churchill había dado al almirante Cunningham. Al día siguiente se reunieron al oeste de Creta con la 3.ª Escuadra de cruceros, formada por el *Calcuta* y el *Coventry*. Durante la noche del día 17 se situaron frente al puerto de Bengasi, bombardeándolo y hundiendo a los destructores *Aquilone* y *Borea*, así como a los mercantes *Gloria Stella*, de 5.500 toneladas, y *María Eugenia*, de 4.700 toneladas.

Al regresar hacia Alejandría, el crucero *Kent* se separó de la formación naval, acompañado por dos destructores, y bombardeó el puerto de Bardia. La flotilla inglesa fue atacada por la aviación italiana, que averió tan gravemente al *Kent*, que éste tuvo que ser remolcado hasta Alejandría por los dos destructores.

En el mar Rojo la aviación italiana descubrió un convoy compuesto por 23 mercantes que se dirigía hacia Suez. Los destructores italianos *Pantera* y *Leone*, así como los submarinos *Archimede* y *Guiglielmotti* intentaron atacar el convoy sin éxito. Tampoco tuvo mejor suerte el intento de atacar otro convoy por parte de los destructores *Manin*, *Battisti* y *Sauro*. El *Guiglielmotti* hundió un petrolero aislado, el griego *Atlas*, de 4.000 toneladas.

El sembrado de minas continuaba a buen ritmo en el Mediterráneo. Los torpederos *Altair*, *Alcione*, *Ariel* y *Aretusa*, a las órdenes del capitán de fragata Del Cima, tendieron los campos de minas M-1 y M-2 al noroeste y al sudoeste de Malta, arrojando al mar un total de 112 artefactos.

Los submarinos ingleses también continuaban su acción en el Mediterráneo. El *Osiris*, al mando del capitán de corbeta Harvey, atacó un convoy que navegaba frente a Durazzo y hundió al torpedero *Palestro*. El *Truant*, al mando del capitán Haggard, hundió frente a Ischia un mercante de 8.500 toneladas, y el *Triton*, al mando del

capitán Watkins, también hundió otro mercante de 1.500 toneladas frente a Génova.

Varios submarinos italianos estuvieron actuando en el Atlántico desde el 23 de setiembre hasta el 5 de noviembre, en aguas de las Azores y de Madeira. Se obtuvieron los siguientes resultados: El *Nani*, del capitán de corbeta Polizzi, hundió cerca del estrecho de Gibraltar al buque auxiliar de submarinos *Kingston Sapphire*, así como un mercante de 2.000 toneladas; el *Capellini*, al mando del capitán de corbeta Todaro, hundió otro mercante de 5.200 toneladas, y el *Tazzoli*, al mando del capitán Roccanelli, hundió un mercante de 5.000 toneladas.

A pesar del hundimiento del *Iride* durante el mes anterior, el almirante De Courten planeó otra acción doble de la 10.ª Flotilla Mas de torpedos tripulados. Los artefactos serían transportados por el submarino *Gondar* al mando del teniente de navío Brunetti para atacar Alejandría, y por el submarino *Scire*, al mando del teniente de navío Valerio Borghese, para atacar Gibraltar.

El *Gondar* zarpó el 21 de setiembre llevando tres «SLC». Llegó a Alejandría al atardecer del día 29. El día anterior, la flota británica había salido para escoltar un convoy de suministros con destino a Malta. El *Gondar* fue avisado por radio desde Roma para que no atacara puesto que los reconocimientos aéreos de última hora habían descubierto el puerto casi vacío. El submarino italiano tuvo que regresar a Tobruk. Durante su ruta fue atacado por los destructores *Stuar*, *H-22*, una corbeta y un aparato del tipo «Sunderland», siendo hundido. Los supervivientes fueron recogidos por los ingleses. Entre ellos se encontraba el capitán de corbeta Giorgini, jefe de la 10.ª Flotilla Mas, que tuvo que ser sustituido por su compañero de igual rango Moccagatta.

El submarino *Scire* zarpó de La Spezia el 24 transportando otros tres artefactos «SLC». Llegó a Gibraltar el día 29, pero otro telegrama le notificaba que la flota inglesa había salido (como ya sabemos se había dirigido a Dakar). El comandante Borghese tuvo que regresar a La Maddalena, adonde arribó el 3 de octubre sin novedad.

En cuanto a las actividades de los corsarios alemanes en aguas africanas, el *Atlantis*, que estaba operando en aguas de Madagascar, hundió el 24 de agosto al mercante inglés *King City*, de 5.000 toneladas. El 9 de setiembre capturaba al carguero *Athel King*, de 9.500 toneladas, que fue hundido. Pocas horas después descubría al *Benarty*, de 6.000 toneladas que también fue apresado. Antes de hundirlo, los alemanes se apoderaron del nuevo código radiotelegráfico aliado, que estaba en vigor desde el día 19 de agosto. El día 20 hundió al mercante francés *Commissaire Ramel*, de 10.000 toneladas, que estaba al servicio de Inglaterra. Después, el *Atlantis* puso rumbo hacia el estrecho de la Sonda. El *Komet* y el *Orion* también cruzaron el Pacífico; éste último pasó al océano Indico durante la segunda quincena de setiembre, aunque no pudo obtener ninguna presa en estas aguas. En octubre regresaba al Pacífico oriental.

Por su parte, el *Widder* hundía el 4 de agosto al petrolero noruego *Beauleau*, de 6.100 toneladas. El 8 de agosto hundió al mercante holandés *Oostplein*, de 5.100 toneladas, en aguas de las Azores, y el día 10 tuvo la desgracia de apresar y verse obligado a hundir al *Killoran*, de 11.817 toneladas, uno de los últimos veleros supervivientes de la célebre «carrera del trigo». A ningún marino le agrada tener que hundir uno de estos escasos símbolos de los tiempos heroicos de la navegación a vela. El 16 de agosto hundió al buque carbonero *Anglo-Saxon*, de 5.600 toneladas y durante la noche del 2 de setiembre torpedeó al petrolero *Cymbelline*, de 6.300 toneladas, después de haberle inmovilizado el cañón. El 8 de setiembre acabó con el carguero griego *Antonio Chaudris*, de 5.870 toneladas. Más tarde, el *Widder* tuvo que iniciar el viaje de regreso a causa del defectuoso estado de sus máquinas. A primeros de noviembre arribaba a Brest, después de una navegación muy difícil durante la que se vio obligado a efectuar constantes paradas a causa de las averías.

Después de su combate contra el *Alcántara*, el *Thor* se dirigió hacia una zona del Atlántico sur no frecuen-

tada por las naves comerciales. Tras reparar sus averías y lanzar al mar sus muertos, volvió a la caza, repostando antes del petrolero-nodriza alemán *Rekum*. El 12 de setiembre hundió al ballenero noruego *Kosmos*, de 17.800 toneladas, así como al frigorífico inglés *Natia*, de 8.700 toneladas. Más tarde, trasladó al buque auxiliar *Río Grande* a los 370 prisioneros que llevaba a bordo, y emprendió la ruta de El Cabo.

El *Pinguin*, que se encontraba en aguas de Madagascar, incendió y hundió al petrolero *British Commander*, de 6.900 toneladas, en ruta desde el golfo Pérsico hacia El Cabo. El 11 de setiembre cañoneó al carguero inglés *Benavon*, de 5.900 toneladas, que se defendió con valentía antes de ser hundido. El día 16 apresaba al buque noruego *Nordward*, de 4.100 toneladas, que iba cargado de blenda. A él trasladó los 200 prisioneros que llevaba a bordo, enviándolo después a Burdeos con una dotación de presa. El *Nordward* consiguió llegar a su destino sin novedad. A continuación, el *Pinguin* puso rumbo hacia el mar de la Sonda.

6

Octubre de 1940

Continúan las actividades del LRDG. Graziani continúa preparándose. Comparación entre el material blindado inglés e italiano. Italia declara la guerra a Grecia. Eden visita El Cairo. Entrevista entre Franco y Hitler en Hendaya. De Gaulle crea el Consejo de Defensa del Imperio francés. Actividades navales. Primer empleo del radar en el Mediterráneo. Los ingleses ocupan la isla de Creta.

Las patrullas del LRDG no descansaban después de su primer éxito y atacan el oasis de Uweinat, donde había dos fortines italianos, el de Ain Zuaya y el de Ain Dua. Estos dos fortines se encontraban abrigados entre las rocas de una montaña de 1.800 metros de altura; cada uno estaba dotado de su correspondiente campo de aterrizaje, y disponía de agua suficiente. Constituían una excelente base en pleno desierto, así como un eslabón muy importante en la línea aérea de Eritrea, única vía de enlace entre el Africa Oriental Italiana y Libia. Los avances de las patrullas fueron retrasados por los continuos ataques de la aviación italiana. Mientras unas patrullas se aproximaban al fortín de Ain Dua, las otras se acercaban al fuerte de Augila situado a más de 800 kilómetros de distancia hacia el Norte, y otras patrullas minaban la Via Balbia a unos 110 kilómetros de Agedabia.

Todas las misiones fueron cumplidas con éxito.

El 2 de octubre, Graziani comenta con Ciano la situación militar en Libia y le dice que deberá esperar algún tiempo, por lo menos hasta finales de noviembre, antes de completar la preparación logística necesaria para garantizar un sucesivo avance. Graziani se siente preocupado por la capacidad de resistencia inglesa en Marsa Matruh y afirma ante el conde Ciano que si no funcionan los aprovisionamientos sería necesario retirarse y que una retirada en el desierto equivale a un desastre.

De esta opinión se deduce la existencia de una concepción errónea de dirigir la guerra en el desierto. Quien afirma que una retirada es un desastre, quiere decir que no confía mucho en su propia capacidad de maniobra. Puede que una retirada total fuera un desastre, pero Rommel no tardaría en demostrar que un retroceso también puede significar un acercamiento a unas bases logísticas demasiado alejadas del frente, como consecuencia de un avance profundo. En este caso, se trataría de una maniobra similar a la que realizan las naves de guerra, que regresan a puerto para repostar y aprovisionarse y vuelven a partir con un nuevo plan de ataque.

Hay que reconocer que la posición inglesa de Marsa Matruh era fuerte. Por otra parte, el tiempo trabajaba en contra de los italianos, a pesar de sus esfuerzos por fortificarse y prepararse, ya que los ingleses empleaban ese tiempo para hacer lo mismo, aunque sobre la base de crear un ejército fuerte, móvil, flexible y motorizado. La 7.ª División blindada del general Michel Creagh recibió durante el mes de octubre sustanciosos refuerzos, compuestos por dos regimientos de carros que completaron sus efectivos. Estos regimientos estaban dotados con carros del tipo «M-I», llamados «Matilda» por los soldados ingleses. Sus características eran las siguientes: de 26 a 28 toneladas de peso, 5,9 metros de longitud, motor de 180 HP que le proporcionaba una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora, con una autonomía de 100 kilómetros; iban armados con un

cañón de 37 mm y una ametralladora; su blindaje oscilaba entre los 35 y los 80 mm, y su tripulación estaba compuesta por cuatro hombres.

Eddy Bauer, reconocido especialista en la lucha acorazada, afirma que dicho carro acumulaba todos los defectos posibles en una concepción de lo que debía ser un carro armado. Bauer consideraba que era una barbaridad crear un vehículo de 28 toneladas, para armarlo con un solo cañón de 37 mm y proporcionarle únicamente una velocidad algo superior a los 20 kilómetros por hora. Un blindado contemporáneo alemán, el «Mark-III», sólo pesaba 16 toneladas, estaba armado con un cañón de 50 mm y desarrollaba una velocidad máxima de 45 kilómetros por hora; si al mismo tipo de blindado se le aumentaba el peso hasta las 20 toneladas, podía llevar un cañón del 75/24 que contestaba con proyectiles de 6,35 kilos de peso, a los proyectiles de 0,908 kilos que disparaba el «Matilda». Pues bien, este carro inglés era netamente superior a cualquier tipo de blindado de los italianos.

Graziani disponía de 339 carros de tipo ligero, de 3 y 6 toneladas, que ya habían demostrado su debilidad en las campañas de Abisinia y de España. Sus características eran las siguientes: carro «L-35», de 3 toneladas, armado con una ametralladora de 8 mm y dotado con un blindaje frontal de 15 mm. Carro «L-40», de 6 toneladas, armado con dos ametralladoras de 20/65. Gracias a las continuas peticiones de armamento presentadas por el fallecido Italo Balbo y más tarde por el mismo Graziani, llegaron a Libia los carros del tipo «M-11/39», de tipo medio, con un peso de once toneladas, dotados de una coraza frontal de 42 mm y otra lateral de 25 mm y armados con un pequeño cañón en casamata del 37/40 y dos ametralladoras de 8 mm en la torreta; su motor de 100 HP le confería una velocidad de hasta 32 kilómetros por hora y una autonomía de 200 kilómetros. Estos carros de tipo medio quedaron encuadrados en el 6.º Batallón blindado, que dispuso de los 45 carros de tipo medio llegados a Libia.

Más tarde también fueron enviados a Libia los carros de tipo medio «M-13/40», de catorce toneladas de

peso y el mismo motor del carro de tipo «M-11/39»; sin embargo, los primeros ya iban armados con un cañón de 47 mm, aunque su velocidad inicial era más débil, además de su autonomía. Por otra parte, no se había mejorado su inadecuado blindaje.

Esta inferioridad del material italiano con respecto al inglés iba a constituir el factor determinante de la próxima derrota, ya que provocó la inmediata desmoralización de las tropas italianas, que tardaron muchos meses en perder el complejo de impotencia que suelen producir en el adversario unas armas tan eficaces como las inglesas, en comparación con las italianas.

El constante refuerzo de las tropas del general O'Connor se veía facilitado por la utilización de la línea férrea que, procedente de Alejandría, tenía su estación término en la misma posición de Marsa Matruh, y que además estaba reforzada por una carretera. En el río Kharuba se disponía de un importantísimo depósito de agua potable, obtenida por medio de profundos pozos artesianos.

El 12 de octubre, Mussolini empezó a pensar con toda seriedad en la conveniencia de sustituir a Graziani, debido a que «no atacaba». Entre los círculos bien informados de Roma se rumorearon los nombres de los generales Messe y Vercellino como posibles sustitutos de Graziani. Pero Mussolini aún se sentía más indignado contra Hitler, «que siempre le enfrenta con el hecho consumado», como en el caso de la ocupación de Rumania para asegurarse la riqueza petrolífera del país. Con tal motivo, el Duce dice: «Esta vez le pagaré con la misma moneda. Se enterará por los periódicos de que he ocupado Grecia».

En menos de medio año, Mussolini va a cometer dos errores de gran importancia: en primer lugar entra en una guerra para la que no está preparado, enfrentándose contra Francia e Inglaterra y jugándose, como mínimo, el imperio colonial italiano; en segundo lugar, le declara la guerra a Grecia, abriendo un segundo frente cuando ni siquiera puede sostener el que ya tiene en Africa.

Graziani informa que por lo menos necesita otros

dos meses para poder reanudar su avance sobre Egipto.

Pero antes de que esto suceda, Italia declara la guerra a Grecia el 28 de octubre.

El día 13 del mismo mes, Churchill había dado unas directrices muy completas y enérgicas destinadas a reforzar Malta con efectivos de aviación, infantería y artillería antiaérea. También había ordenado reforzar Gibraltar, advirtiendo que en modo alguno se violaran las aguas territoriales españolas, con objeto de no dar ningún motivo al Gobierno español para entrar en la guerra. Por otra parte, se debía continuar el bloqueo de Dakar e incrementar el refuerzo de las fuerzas del Oriente Medio por la ruta de El Cabo, así como desde Australia y Nueva Zelanda, tanto en tropas como en fuerzas aéreas y navales.

Míster Eden llegó a El Cairo el 15 de octubre para inspeccionar el desarrollo de estos planes de refuerzos. En compañía del general Wavell pasó revista a las tropas del ejército del Nilo: la 7.ª División blindada, la 4.ª División india, cinco batallones de infantería que guarnecían la línea de Marsa Matruh, nueve baterías de artillería y un batallón de ametralladoras, un grupo de brigadas inglesas que aún se encontraban en período de instrucción, otro de neozelandesas, otro australiano y una brigada polaca. Eden pidió a Londres más aviación y carros para proteger debidamente la línea de Kasala, en el Sudán; más carros para contraatacar a los italianos en Libia y tropas especializadas de recuperación de carros para reparar las averías en la misma línea del frente. Gracias a la incesante actividad del general O'Connor estaba naciendo la idea de la primera gran unidad acorazada del ejército inglés. El día 25, Eden se entrevistó en Khartoum con el general Smuts, jefe del Gobierno de Sudáfrica, con objeto de coordinar la actuación conjunta contra Abisinia.

Durante la visita de Eden, y en vista del constante aumento de los refuerzos que se iban recibiendo, se empezó a trazar el plan inglés que más tarde se llamaría Operación Brújula, o sea el ataque contra la línea de Sidi Barrani.

Hitler y Franco se entrevistaron en Hendaya el 23 de octubre, como culminación de las conversaciones sostenidas con anterioridad entre las autoridades españolas y alemanas. Tres días antes de esta entrevista, Himmler había terminado una amplia visita a España de la que informó a Hitler. En su opinión, España no estaba en condiciones de entrar en guerra a causa de la situación extrema en que había quedado el país después de la guerra civil.

Durante la entrevista entre Hitler y Franco, descrita tan extensamente en numerosas obras, el Führer no consiguió la aprobación de Franco a sus pretensiones, tanto por la lista interminable de peticiones españolas de todo orden, pero sobre todo de material de guerra y suministros, como por las exigencias españolas en cuanto a las compensaciones coloniales como premio a los futuros sacrificios que tendría que soportar el país en caso de que entrara en guerra al lado de Alemania. Una gran parte de las exigencias coloniales españolas se hacían a costa del imperio colonial francés y Hitler no podía comprometerse a nada, sobre todo porque al día siguiente debía entrevistarse con Petain en Montoire para recabar su colaboración y acelerar el fin de la guerra contra Inglaterra. El hecho de que el día 24 se firmara un documento conocido como «protocolo de Hendaya» no supuso nada práctico en la realidad.

La sensible prensa alemana de la época es una buena prueba de ello, pues Goebbels ordenó que se concediera mucha más importancia a las informaciones sobre la entrevista de Montoire que a lo sucedido en Hendaya.

La suspensión de la Operación Amenaza provocó cólera en Londres contra De Gaulle y sus partidarios, y cierto sarcasmo en los Estados Unidos, ya que se les culpaba del fracaso de la operación. El Gobierno de Vichy no dejó de aprovechar la oportunidad para presentar la acción de Dakar como una aplastante victoria francesa contra la escuadra inglesa. Con esta tergiversación no se pretendió más que sacarse un poco la espina de lo ocurrido en Mers el Kebir. Tras el fracaso de «Amenaza», De Gaulle quedó muy desmoralizado en Freetown, donde se había refugiado la escuadra inglesa. Sin embargo, una verdadera lluvia de telegramas de sus partidarios no tardaron en levantarle la moral. Por su parte, Churchill le defendió en una interpelación que se hizo al Gobierno inglés en la Cámara de los Comunes.

El 8 de octubre el vicealmirante Cunningham escoltó a los franceses hasta Douala, donde les esperaba Leclerc al frente de una gran muchedumbre de franceses afincados en la colonia del Camerún. El recibimiento que se tributó a De Gaulle fue apoteósico.

El 12 de octubre empezaron a tomarse las medidas oportunas encaminadas a ocupar el Gabón. A continuación, De Gaulle visitó las colonias que se habían puesto de su parte, empezando por el Chad, tras una corta estancia en Yaoundé, capital del Camerún. La exaltación patriótica aún fue mayor en el Chad; también allí se empezaron a tomar las medidas necesarias para concentrar las fuerzas que desde Brazzaville, Douala y Lagos se prepararían para atacar Libia por el sur. Había que acondicionar más de 6.000 kilómetros de carreteras, desarrollar la economía del país y preparar a las tropas. De todo esto se encargó el coronel Marchand, comandante militar de la colonia. El general Catroux, recién llegado de El Cairo, y a quien los ingleses habían intentado situar en el puesto de De Gaulle, amparándose en su graduación superior, ya que en realidad era teniente general, estableció las normas que permitirían acoplar el esfuerzo militar del Chad con el de las tropas inglesas de Egipto. En honor del general Catroux, hay que advertir que éste no veía en De Gaulle a ningún general de brigada oportunista, sino a una verdadera personalidad política capaz de representar a la Francia libre.

De Gaulle llegaba a Brazzaville el 24 de octubre. También aquí se repitieron las escenas de entusiasmo patriótico. De Gaulle nombró secretario del gobernador De Larminat a míster Pleven y se dictaron medidas extra-

ordinarias para conseguir la explotación total de los recursos de la colonia y contribuir así al esfuerzo de guerra.

El día 27, De Gaulle se trasladó al Congo belga, siendo acogido espléndidamente en Leopoldville por el gobernador general Ryckmans, con quien también se establecieron lazos de total colaboración.

Mientras tanto, comenzaron los movimientos de las primeras unidades francesas a las órdenes del comandante Parant que, partiendo del Congo francés, se encaminaron hacia el Gabón, fiel a Vichy, para ocuparlo por la fuerza. Estas unidades se acercaron a las orillas del río Ogooué, en las cercanías de Lambaréné, donde encontraron resistencia por parte de las fuerzas leales a Vichy. Otra columna que partió del Camerún a las órdenes del capitán Dio, sitió el fuerte de Mitzic. En ambos frentes se cruzaron más palabras que disparos, aunque no dejó de correr la sangre en esta lucha entre compatriotas. La operación no resultaba fácil, pues el general Têtu, gobernador del Gabón, tenía a sus órdenes cuatro batallones de artillería, algunos aviones, el aviso *Bougainville* y el submarino *Poncelet*. Por otra parte, había recibido órdenes de resistir por parte del Gobierno de Vichy.

Aunque el vicealmirante Cunningham no estaba dispuesto a repetir lo de Dakar ante la rada de Libreville, se comprometió con De Gaulle a situar su escuadra de forma que pudiera impedir el refuerzo de la colonia, bloqueando sus accesos marítimos.

El fuerte de Mitzic se rendía el 27 de octubre, pero la lucha no cesaría hasta mediados de noviembre.

El mismo día 27, informado De Gaulle de los acuerdos tomados en Montoire entre Petain y Hitler, que definían al Gobierno de Vichy como colaboracionista, pronunció una solemne declaración en Brazzaville, por la que se nombraba a sí mismo gerente de los verdaderos intereses de Francia y creaba el Consejo de Defensa del Imperio francés, en el que quedaban integrados Catroux, Muselier, Cassin, De Larminat, Sicé, Sautot, D'Argenlieu y Leclerc. Los mandos y las responsabilidades respectivas terminaron de perfilarse durante el mes de noviembre.

Durante el mes de octubre se llevaron a cabo las siguientes actividades navales:

Los submarinos italianos *Gemma, Ametista* y *Tricheco* estuvieron patrullando por el sur del mar Egeo entre los días 1.º al 8 de octubre. El día 8 el *Gemma* hundía al *Tricheco*, debido a una trágica confusión.

El submarino italiano *Berillo* fue atacado y hundido el día 2, a la altura de Sidi Barrani, por los destructores ingleses *Havock* y *Hasty*.

El submarino inglés *Triton*, al mando del capitán de corbeta Watkins, hundió un mercante de 1.900 toneladas en el golfo de Génova. El *Regent*, al mando del capitán de corbeta Browne, hundió otros dos mercantes frente a Durazzo, con un total de 6.000 toneladas.

La 14.ª Flotilla italiana de destructores, a las órdenes del capitán de navío Galati, constituida por el *Vivaldi*, el *Danoli* y el *Tarigo*, colocó durante la noche del 7 al 8 el campo de minas 4-AN al oeste de cabo Bon, arrojando un total de 176 artefactos. Durante la noche del 9 al 10 hicieron lo mismo al sur de Malta, instalando el campo de minas M-3, con un total de 174 artefactos. El destructor inglés *Hyperion* se hundió en el primer campo de minas el 22 de diciembre, después que el destructor inglés *Imperial* corriera la misma suerte el 11 de octubre en el segundo campo de minas.

En cumplimiento de las órdenes de Churchill de reforzar la isla de Malta, el 8 de octubre partía de Alejandría un convoy protegido por los cruceros antiaéreos *Calcuta* y *Coventry*, que en esta ocasión combinaron su salida con la partida de la flota del almirante Cunningham, formada por el *Warspite*, el *Valiant*, el *Malaya*, el *Ramillies*, la 3.ª Escuadra de cruceros, que incluía el *York*, el *Gloucester* y el *Liverpool*, los portaaviones *Illustrious* y *Eagle*, la 7.ª Escuadra de cruceros, compuesta por el *Ajax*, el *Orion* y el *Sydney*, y dieciséis destructores.

La flota inglesa consigue llegar a Malta sin ser descubierta, gracias sobre todo al tiempo tormentoso que impidió volar a la aviación italiana de reconocimiento.

Pero durante el regreso fueron descubiertos por un aparato de las líneas civiles italianas y el Alto Mando naval italiano intentó tender una trampa en el mar Jónico, apostando allí una flotilla de cuatro destructores: *Artigliere, Aviere, Camicia Nera* y *Geniere*, y otra de tres torpederos: *Airone, Ariel* y *Alcione*, mandadas respectivamente por el capitán de fragata Margottini, y el capitán de corbeta Banfi. Ambas flotillas intentan efectuar su ataque por sorpresa durante la noche del 12 de octubre. Sin embargo, el crucero *Ajax*, al mando del capitán de navío Carthy, ya dispone de una eficaz instalación de radar que localiza al enemigo antes de que éste se encuentre lo bastante cerca como para lanzar sus torpedos. La formación naval inglesa hunde a los torpederos *Airone* y *Ariel*, mientras que el *Alcione* logra recuperar a los náufragos y escapar. A continuación se acercan los destructores italianos, dispuestos a entablar combate con el *Ajax*. El crucero inglés inmoviliza al *Artigliere* y al *Aviere;* el *Geniere* remolca al *Aviere* hasta Augusta, de donde más tarde sería llevado a La Spezia; por su parte, el *Camicia Nera* hace lo mismo con el *Artigliere*, pero el día 13 por la mañana son descubiertos por un hidroavión «Sunderland» que guía hacia ellos a tres aviones torpederos del portaaviones *Illustrious*. Los aviones no consiguen alcanzar a los destructores italianos con sus torpedos, pero poco después se acerca el crucero *York*, al mando del capitán de navío Portal. El *Camicia Nera* se ve obligado a abandonar al *Artigliere* que, totalmente incapacitado para combatir, tiene que ser evacuado por su tripulación y hundido. La 3.ª División de cruceros, integrada por el *Trieste*, el *Trento* y el *Bolzano*, que parte a toda máquina de Mesina, llega tarde para combatir contra los ingleses. El barco hospital *Aquileya* recogió 225 náufragos.

Al regresar, los aparatos de bombardeo del *Illustrious* y del *Eagle* atacaron las instalaciones de Leros durante el atardecer del día 13. Al día siguiente, el crucero *Liverpool* fue gravemente averiado en la proa por el torpedo de un avión italiano, aunque pudo llegar a la base de Alejandría por sus propios medios.

Es interesante destacar que éste es el primer encuentro naval en el Mediterráneo en el que uno de los dos contendientes utilizó el radar para localizar al enemigo durante la noche. Resulta paradójico que en el año 1935 se iniciaran estudios en el Instituto Electrónico, de la Academia Naval de Livorno, sobre la radiolocalización aplicada a la guerra naval, y que estos estudios tuvieran que ser abandonados a causa de la deficiente técnica industrial, precisamente en la patria de Marconi.

El submarino francés *Vengeur* zarpó el 11 de octubre de Tolón con dirección a Orán, ante la amenaza gaullista en el Africa Ecuatorial. En Orán se reunió con los submarinos *Monge, Pegase* y *L'Espoir*, de donde zarparon con rumbo a Casablanca. De allí partieron el día 23 hacia Dakar, adonde llegaron el 26, para reforzar la base naval y suplir las pérdidas sufridas en la lucha contra la flota inglesa.

El 15 de octubre, el submarino italiano *Toti*, al mando del capitán de corbeta Bandini, sufre frente a Calabria una avería en sus máquinas que le impiden sumergirse. Ese mismo día se encuentra con el submarino inglés *Rainbow*, al que hunde tras un largo combate artillero. Entre los días 15 al 21 se establece entre Creta y Alejandría una línea de vigilancia de submarinos, formada por el *Bandiera*, el *Santarosa*, el *Speri*, el *Ascianghi*, el *Topazio* y el *Anfitrite*. Pero ninguno de estos submarinos consigue hundir buques enemigos en esta línea de vigilancia. Los submarinos *Durbo* y *Lafolé* también se sitúan al acecho, al este de Gibraltar; el primero de ellos es hundido el día 18 gracias a la acción antisubmarina combinada de dos hidroaviones del tipo «London», pertenecientes al 202.º Escuadrón de la RAF, con los destructores *Firedrake* y *Wrestler*. Lo mismo le ocurría al *Lafolé* dos días después frente a las costas de Melilla, hacia el norte, gracias a la acción conjunta de los destructores *Gallant, Hostpur* y *Griffin;* uno de ellos abordó al submarino, hundiéndolo, cuando éste se vio obligado a salir a la superficie.

El submarino *Scire*, al mando del capitán Borghese, zarpó de La Spezia el día 21 con dirección a Gibraltar. El día 29 arribó al estrecho y entró en la bahía de Algeciras, llegando hasta la desembocadura del río Gua-

darranque. Allí lanzó al mar tres artefactos «SLC» con sus respectivas tripulaciones, durante la noche del 29 al 30 de octubre. Poco después abandonaba la bahía de Algeciras y tras 40 horas seguidas de navegación en inmersión, subió a la superficie y llegó a La Spezia el 3 de noviembre. El primer «SLC», conducido por el equipo de nadadores de combate compuesto por De la Penne y Bianchi, se averió y tuvo que ser hundido. Sus tripulantes alcanzaron las costas españolas a nado, siendo recogidos y ocultados por agentes italianos que se encargaron de burlar a la policía española, repatriándolos más tarde con pasaportes falsos. El segundo «SLC», conducido por Tessi y Pedretti, sufrió el mismo percance que el anterior. El tercer «SLC», conducido por Birindelli y Paccaguini, llegó a 70 metros de distancia del acorazado *Barham*, pero no pudo colocar las cargas explosivas y los italianos fueron hechos prisioneros. En cuanto al «SLC» continuó su marcha, navegando solo, y cayó en manos de la vigilancia costera española. La operación no obtuvo resultados prácticos, pero el forzar la entrada en la bahía de Algeciras ya fue considerado como un importante éxito. Más tarde, el Duce recibió personalmente a Borghese, Tessi, Pedretti, De la Penne y Bianchi, que fueron condecorados.

El 20 de octubre fracasa en el mar Rojo un ataque de los destructores italianos *Pantera, Leone, Sauro* y *Nullo* contra el convoy inglés BN-7, formado por treinta y dos barcos, escoltados por el crucero *Leander*, el destructor *Kimberley*, los cañoneros *Auckland, Yarra* e *Indus* y los minadores *Derby* y *Huntley*. Durante la noche del 21, el *Nullo* encalla en la isla de Harmil, cerca de Masaua, como consecuencia del combate entablado. El *Kimberley*, gravemente averiado por la artillería de costa italiana, tiene que ser remolcado hasta Port Sudan. El día 21, tres aparatos de bombardeo del tipo «Blenheim», pertenecientes al 45.º Escuadrón de bombardeo, atacan al embarrancado *Nullo* hasta que lo destruyen.

Los ingleses desembarcan en Creta el 29 de octubre. Tenían que asegurarse la posesión de las bases navales

para garantizar una cobertura defensiva de Egipto. El primer plan destinado a ocupar la isla era de origen anglo-francés y su trazado se remonta al mes de abril de 1940. El plan fue bosquejado en previsión de una posible declaración de guerra por parte de Italia, teniendo en cuenta que la isla ofrecía grandes posibilidades como posición adelantada de Alejandría. El Gobierno griego dio su consentimiento en mayo para que los ingleses ocuparan la isla, siempre y cuando Italia declarara la guerra a Grecia. Las operaciones ya estaban preparadas para ser realizadas a finales del mismo mes de mayo, pero tuvieron que paralizarse como consecuencia del armisticio francés. Los ingleses no quisieron violar la neutralidad griega por sí solos, y renunciaron a llevar a cabo la operación.

Cuando el mariscal Graziani atacó en Libia se volvió a plantear la cuestión, sobre todo ante la amenaza italiana contra Grecia. Cuando esta amenaza se confirmó, dos batallones ingleses se apresuraron a desembarcar en la isla, constituyendo así una primera fase de desembarco, a la que seguirían otras tropas durante el mes de noviembre.

La ocupación de Creta debería haber hecho reflexionar a los altos jefes militares del Eje sobre la enorme importancia de las islas del Mediterráneo central, y concretamente de Malta. Si la Operación Maritza, desembarco de los paracaidistas del general Student en Creta, se hubiera realizado sobre Malta, tal vez los alemanes hubieran ganado la guerra en el Mediterráneo. Pero para eso hubiera sido necesario que Hitler concediera al mar toda la importancia que tiene.

7

Noviembre de 1940

Los franceses libres concluyen la ocupación del Gabón. El ejército inglés de Egipto prepara su ataque. Smuts se prepara en Kenya. España modifica el *statu quo* de Tánger. Actividades navales: Operación Coat y Operación Judgement, ataque a Tarento. Directriz número 18 del Führer. Reunión de Innsbruck. Otras actividades navales: Operación Collar. Combate naval de cabo Teulada. Mussolini quiere relevar a Badoglio.

La guarnición de Lambaréné se rendía a las tropas gaullistas el 5 de noviembre. Inmediatamente después partieron de Douala los buques que transportaban las tropas de Leclerc. Estas tropas, integradas por un batallón de la Legión y otro mixto de senegaleses y colonos franceses del Camerún, tenían la misión de atacar Libreville. Las fuerzas gaullistas desembarcaron en el cabo Mondah durante la noche del 8 de noviembre. A la mañana siguiente ya se combatía en los alrededores de Libreville. La aviación gaullista bombardeó a las fuerzas leales a Vichy. Los avisos franceses *Savorgnan de Brazza* y *Commandant Domine*, mandados por el almirante D'Argenlieu, forzaron la entrada en la rada, y allí fueron cañoneados por el *Bougainville*, que finalmente fue incendiado. D'Argenlieu conminó al general Têtu para que se rindiera y éste aceptó. La lucha había costado veinte muertos.

Al día siguiente, el submarino *Poncelet*, fiel a Vichy,

atacó a los buques de guerra del vicealmirante Cunningham y fue hundido.

Port-Gentil fue ocupada el día 12 sin derramamiento de sangre. De Gaulle visitó Libreville el día 15 y Port-Gentil al día siguiente.

Durante el mes de noviembre, De Gaulle terminó de perfilar las misiones encomendadas al recién creado Consejo de Defensa del Imperio francés; nombró a Eboué gobernador general del Africa Ecuatorial Francesa, con capital en Brazzaville; a Marchand, jefe de las tropas del mismo territorio; a Lapie, gobernador del Chad; a Cournaire, gobernador del Camerún en sustitución de Leclerc, que recibió orden de trasladarse al Chad para iniciar la organización y planificación de las fuerzas necesarias para emprender un futuro ataque contra Libia partiendo del desierto de Fezzan. El general De Larminat gobernaba el conjunto de las colonias fieles a De Gaulle, contando para ello con plenos poderes de alto comisario.

Las primeras operaciones que se prepararon contra Fezzan iban dirigidas principalmente contra los oasis de Murzuk y Cufra. También se tenía en proyecto preparar una brigada mixta y un grupo de bombardeo para que se trasladaran al Sudán y combatieran contra los italianos en Eritrea.

De Gaulle regresaba a Inglaterra el día 17 de noviembre.

La 4.ª División india completó sus efectivos hacia primeros de noviembre, y la línea de Marsa Matruh fue reforzada con una brigada de la 4.ª División neozelandesa y la 6.ª División australiana. Estas tropas de refuerzo encontraron un verdadero ejemplo de formación castrense en la persona de su comandante, el general O'Connor, hombre decidido, de alta moral combativa, emprendedor, modesto y eficaz. Como más tarde veremos, Montgomery tenía un carácter totalmente opuesto. O'Connor detestaba la publicidad, pero había conseguido la total confianza de sus tropas gracias a sus grandes cualidades, a su vitalidad y a su aspecto juvenil.

El 22 de octubre y, más tarde, durante la visita de míster Eden, se pensó en cambiar el dispositivo defensivo, que era una consecuencia lógica de la debilidad y la dispersión de fuerzas, por un dispositivo ofensivo. Esta idea se veía favorecida por la pasividad de Graziani.

Al principio sólo se pensó en realizar un modesto ataque, con una duración máxima de unos cinco días. O'Connor estudió el plan inicial en su puesto de mando de Baggush. El plan preveía un ataque que seguiría la línea de la costa, contando con una fuerza paralela que avanzaría por el interior describiendo un movimiento envolvente para rodear el ala derecha italiana.

Los ingleses se encontraban en franca inferioridad numérica en cuanto a artillería se refiere. Sin embargo, ya hemos visto que el dispositivo italiano de defensa era bastante defectuoso: entre el pozo de Nibewia y el de Bir el Rabia existía una brecha de casi 20 kilómetros. O'Connor sabía muy bien que sus fuerzas constituían la única barrera existente entre los italianos y Alejandría. A pesar de ello, concibió un plan audaz que más tarde repetiría Rommel con éxito en varias ocasiones: fijar al enemigo a la derecha y a la izquierda del frente, utilizando para ello fuerzas ligeras, mientras concentraba el resto en el centro y atacaba por allí en forma de cuña, diviendo la línea enemiga y envolviendo los centro de resistencia uno tras otro.

Wavell aprobó este plan el día 2 de noviembre, aunque le impuso como condición que sólo atacaría durante cinco días. O'Connor, que durante la Primera Guerra Mundial había sido condecorado con la medalla de plata al valor por haber luchado con los italianos, había contado con su jefe de Estado Mayor, general John Harding, como principal colaborador en la creación de sus planes.

El 3 de noviembre, Churchill comunicó a Eden, que todavía se encontraba en El Cairo, que antes del día 15 llegarían al delta del Nilo otros 15.000 hombres y que otro contingente total de 53.000 llegarían antes de finales

de año. Al mismo tiempo, le dio instrucciones para reforzar Grecia y emprender el ataque en Sudán y en Kenya. Eden, que quería mantener el más absoluto secreto sobre la futura Operación Brújula, nombre clave del ataque contra las líneas de Graziani, no explicó a Churchill los detalles de esta operación hasta el día 8, fecha en que llegó a Londres.

Los refuerzos que tuvieron que enviarse a Grecia y Creta debilitaron bastante los efectivos reales del ejército del Nilo.

El general Smuts visitó el frente de Kenya, cuyas tropas estaban a las órdenes del joven general de brigada D. P. Cunningham, hermano del almirante jefe de la flota inglesa de Alejandría. El general Cunningham había sucedido al general Dickinson el 30 de octubre, y había situado su cuartel general en Mombasa. Durante la visita del general Smuts pidió más refuerzos. Smuts aceptó y poco después llegaba la III Brigada sudafricana. Sin embargo, no se realizó ningún ataque a causa de la proximidad de la época de las lluvias. Cuando se habla o se escribe sobre la guerra en Africa durante la Segunda Guerra Mundial, casi siempre se piensa en carros de combate atacando entre nubes de arena en el desierto libio o en Egipto. Pero estos frentes de combate a los que nos referimos ahora, o sea la frontera entre Abisinia y Kenya, situada en pleno trópico, tienen unas características y condicionamientos muy diferentes. Una de las particularidades es la de esa época de lluvias que cuando empieza convierte extensiones de miles de kilómetros cuadrados en barrizales intransitables, que dificultan en grado sumo cualquier maniobra militar. Por ello, las tropas de Cunningham se limitaron a tantear el saliente de Moyale, para comprobar la verdadera consistencia de las guarniciones italianas y para prestar una mayor ayuda a los guerrilleros abisinios que empezaban a levantarse contra los italianos en muchos puntos del país, instigados por el Negus, que se había instalado en Khartoum.

Los ingleses recuperan Galiabat el día 10, en la frontera del Sudán.

El 3 de noviembre, el coronel Yuste participaba a los cónsules extranjeros que integraban el comité de control de Tánger, que España se hacía cargo de sus funciones, así como de las tareas correspondientes a la Asamblea Legislativa y a la oficina de información, y que tomaba el mando de la zona de Tánger como gobernador. Los ingleses y franceses protestaron, pero se les recalcó que la zona debería seguir siendo neutral y sin fortificaciones, aunque aquella misma tarde y a la mañana siguiente se refugiaron en la bahía dos submarinos italianos acosados por destructores ingleses procedentes de Gibraltar. El 1.º de diciembre se publicó en Madrid una ley en la que se establecían las normas legales de la nueva situación de Tánger.

El almirante Cunningham preparó dos operaciones combinadas en el Mediterráneo con el objeto de reforzar Malta y de comprobar la verdadera potencia de la flota italiana. Se trataba de la Operación Coat y de la Operación Judgement.

El 7 de noviembre, al mismo tiempo que los italianos empezaban a retirarse en el frente de Grecia, zarpó de Gibraltar la Fuerza H, que debía realizar la primera de estas dos operaciones. La Fuerza H estaba constituida en esta ocasión por el portaaviones *Ark Royal*, el acorazado *Barham*, los cruceros *Sheffield*, *Berwick* y *Glasgow* y nueve destructores. El día anterior había zarpado de Alejandría la flota del almirante Cunningham para reunirse con la Fuerza H. La flota de Cunningham estaba compuesta por los acorazados *Warspite*, *Valiant*, *Malaya* y *Ramillies*, el portaaviones *Illustrious*, los cruceros *Gloucester*, *York*, *Orion*, *Sydney* y *Ajax*, y trece destructores. Al mismo tiempo había zarpado un convoy con dirección a Malta formado por cuatro mercantes, que iban protegidos por los cruceros antiaéreos *Calcuta* y *Coventry* y otros cuatro destructores, mientras que otro convoy partía con dirección a la bahía de

Suda, en Creta. Todos estos movimientos navales representaron una espléndida demostración de coordinación y potencia naval.

La Fuerza H consiguió avanzar hacia el sur de Cerdeña sin ser interceptada por una línea de submarinos italianos que estaba formada por el *Alagi*, el *Axum*, el *Aradam*, el *Medusa* y el *Diaspro*. Esta ineficacia de las líneas de vigilancia de los submarinos italianos se debió en parte a la defectuosa forma en que eran empleados; cuando a un submarino se le asignaba un punto determinado de una línea, las normas del Alto Mando naval italiano no le permitían desplazarse fuera de un espacio de cien millas cuadradas. De este modo, los submarinos italianos se convertían en una especie de «boyas ofensivas», de horizontes y posibilidades muy limitados.

Hacia el mediodía del día 8, la aviación italiana de reconocimiento consiguió descubrir el convoy que iba con rumbo a Malta, así como la flota de Alejandría, que llevaba rumbo oeste. En consecuencia, los italianos desplegaron una nueva línea de submarinos al este de Malta. Esta línea estaba formada por los submarinos *Mameli*, *Corallo*, *Bandiera*, *Topazio* y *Capponi*. Mientras tanto, la 14.ª Flotilla de destructores cubrió el canal de Sicilia. El *Capponi*, mandado por el capitán de corbeta Romei, intentó infructuosamente atacar con torpedos el *Ramillies* durante la noche del día 10.

Las dos flotas inglesas se encontraron el día 10 y continuaron su navegación hacia el oeste. Los cazas de tipo «Fulmar» del portaaviones *Illustrious* causaron elevadas pérdidas a la aviación italiana de reconocimiento.

Al día siguiente se inició la Operación Judgement. El *Illustrious* se separa del grueso de la flota, escoltado por los cruceros *Gloucester*, *Berwick*, *Glasgow* y *York*, y cuatro destructores, y se dirige hacia la bahía de Tarento, mientras que los cruceros *Orion*, *Sydney* y *Ajax*, acompañados por los destructores *Nubian* y *Mohawk*, emprenden una incursión hacia el canal de Otranto.

Durante la noche del 11 al 12 despegan de la cubierta del *Illustrious* las Escuadrillas de caza números 813, 815, 819 y 824, escoltando a las Escuadrillas de

bombardeo números 10 y 4 y a las de torpederos «Swordfish» de los capitanes de corbeta Williamson y Hale. La formación aérea inglesa se dirige hacia Tarento, donde se encuentra anclada la flota de batalla italiana.

El *Conte di Cavour* fue tocado por un torpedo, cerca de la quilla, que le abrió una brecha de doce metros por ocho, cerca del depósito de municiones de proa, lo que provocó el hundimiento de toda la proa. Se procuró que la nave encallara, pero también se hundió de popa hasta la altura de las torres de grueso calibre. Sólo pudo ser puesto a flote en diciembre de 1941, y remolcado hasta Trieste, inició sus reparaciones que lo tuvieron inmovilizado hasta la rendición de Italia, el 8 de setiembre de 1943. El *Duilio* también fue alcanzado en la proa por otro torpedo que le abrió un boquete de 11 por 7 metros, inundándose los dos pañoles de municiones. Este buque fue puesto a flote en enero de 1941, remolcado a Génova, donde fue reparado, y se reintegró a la escuadra el 3 de mayo de 1941. El *Littorio* fue alcanzado por dos torpedos, uno a proa por estribor y otro a popa por babor. Durante un segundo ataque fue alcanzado por otro torpedo en la aleta de estribor. Este buque inició sus reparaciones en diciembre de 1940, volviendo a sus actividades normales en abril de 1941. También fueron dañados el crucero *Trento* y el destructor *Libeccio*. Por su parte, la artillería antiaérea italiana sólo pudo derribar dos de los aviones atacantes.

¡Italia no necesita portaaviones!

¡Italia es un portaaviones insumergible!

Esta idea errónea y la falta de una aviación potente, había permitido a la aviación inglesa con base en los portaaviones llevar a cabo un acción en la que averiaron gravemente tres acorazados, dejando reducida a dos la potencia naval italiana de acorazados, el *Vittorio Veneto* y el *Giulio Cesare*, que se enfrentaban ahora a seis acorazados ingleses y dos portaaviones.

En el Mediterráneo se inició el ocaso del acorazado como buque básico de la Marina de Guerra, y esto ocurrió mucho antes de que se librara la batalla de Midway, en la que este hecho quedó suficientemente comprobado.

Las fuerzas navales inglesas acababan de hacer lo que tendrían que haber ejecutado los italianos el mismo día de la declaración de guerra, y por sorpresa.

Esta gran victoria naval inglesa, conseguida fuera del ámbito africano, tuvo enormes consecuencias para las tropas italianas destacadas en el norte de Africa. El equilibrio de las flotas italiana e inglesa, que hasta entonces se había mantenido con pocas oscilaciones, se transformó a partir de entonces en un dominio naval inglés casi total. Por lo tanto, este dominio se hizo notar en la costa de Libia, que formaba uno de los flancos de ambos contendientes. Esta situación se mantuvo hasta la aparición de la aviación alemana en el Mediterráneo. Pero, hasta entonces, la flota inglesa colaboró con sus tropas de tierra con una impunidad casi absoluta.

Al día siguiente de la catástrofe de Tarento, el Führer firmaba en su cuartel general la célebre directriz número 18.

En el capítulo primero, «Relaciones con Francia», estimula la política de atracción de Francia para conseguir una colaboración en la guerra contra Inglaterra. Se intenta incrementar esta colaboración en las colonias africanas, que deben aumentar su capacidad ofensiva y defensiva, sobre todo en el Africa Ecuatorial Francesa y en el Africa Occidental Francesa.

En el segundo capítulo, «España y Portugal», se perfilan las medidas a emplear para conseguir que España entre en la guerra, y aparece oficialmente la Operación Félix como nombre clave de la entrada de las tropas alemanas en la península ibérica. Con ello se persigue expulsar a los ingleses del Mediteráneo occidental, para lo que se necesita apoderarse de Gibraltar. El plan, que ya había sido aprobado el pasado 14 de julio, pasa a convertirse en orden. Tras detallar las diversas fases de la Operación Félix, se imparten normas de seguridad naval ante una posible actuación inglesa contra las islas Canarias, las de Cabo Verde, Madeira y las Azores.

En el capítulo tercero, «Ofensiva italiana contra

Egipto», se considera la posibilidad de utilizar tropas alemanas para el ataque contra Marsa Matruh. En cuanto a la aviación alemana, sólo actuaría en el caso de que los italianos proporcionaran las bases necesarias.

Los capítulos cuarto, quinto y sexto versan sobre las directrices para la guerra en los Balcanes, contra Rusia y sobre el desembarco en Inglaterra. En un párrafo final se ordena a todos los comandantes en jefe afectados por la directriz número 18 que confeccionen los planes y den las órdenes necesarias para que todo esté dispuesto cuanto antes.

Sin embargo, los torpedos lanzados en Tarento contra la flota italiana, también han «explotado» en el cuartel general del Führer; los altos mandos militares se dan cuenta de que el almirante Raeder tenía razón al afirmar que había que expulsar del Mediterráneo a la flota inglesa. Ahora había que hacerlo por tierra, cerrando las dos puertas de entrada al Mediterráneo: Suez y Gibraltar.

Los mariscales Keitel y Badoglio se entrevistaron en Innsbruck los días 14 y 15 de noviembre. Durante las conversaciones, Badoglio se mostró partidario de una estrecha colaboración con Francia, en contra de la opinión sustentada hasta entonces por Mussolini. Badoglio ha reconocido la enorme importancia de las posesiones africanas de Francia y, sin duda alguna, también está influido por la manifiesta inferioridad del armamento colonial italiano. En estos momentos se presenta una ocasión única. Francia no ha olvidado aún las recientes heridas de Mers el Kebir, de Dakar y del Gabón. España está dudando. Italia aún es una potencia naval y colonial. Si Hitler pudiera comprender la importancia del Mediterráneo, al que siempre consideró como un escenario secundario, si el Führer aceptara los consejos de sus almirantes y de sus generales, se podría conseguir una alianza continental contra Inglaterra, suficiente para vencerla antes de que los Estados Unidos volcaran sobre Europa todo su potencial bélico. Sólo así se podría haber evitado lo que más tarde sucedió: que

Europa se deshiciera a sí misma y perdiera sus imperios coloniales. Así lo expresaría más tarde Darlan al embajador Rahn: «El hecho de que todo esto signifique a la larga una derrota alemana, puede que no nos importe demasiado a nosotros, los franceses. Pero lo que sí preveo a largo plazo es el fin de Europa, de esa Europa que todos amamos. Si ustedes conceden a Francia una paz honorable y aseguran la integridad de su Imperio, estamos dispuestos a ayudarles lealmente a terminar la guerra. Para ello llegaría a cerrar Gibraltar con nuestra flota y si lo desean los 150.000 hombres que tenemos en Africa se pondrían en marcha hacia el canal de Suez».

Pero Hitler no supo comprender que toda la fuerza de Inglaterra radicaba en su flota. En lugar de atacar las bases navales inglesas y hundir sus naves, malgastó su aviación en la batalla aérea más grande de la Historia, en un vano esfuerzo por bombardear las ciudades, impulsado por la ira de absurdas represalias. Finalmente, no pudo desembarcar en Inglaterra porque allí estaba la flota inglesa. Napoleón atacó en el Nilo y en el mar y perdió en Abukir y en Trafalgar, pero al menos intentó destruir la escuadra inglesa. Hitler no pudo o no supo hacerlo. Por eso, y ya en el año 1940, después de haber acertado tantas veces, después de haber contado con la suerte más asombrosa de toda la historia contemporánea, se encontró con que la suerte le abandonaba y con que su buena estrella empezaba a declinar.

El 14 de noviembre, el almirante Raeder insistía ante Hitler sobre la conveniencia de llevar a cabo una ofensiva contra el canal de Suez, Palestina y Siria, comprometiendo a Turquía y dejando de lado el problema ruso. Era mucho más importante arrojar a Inglaterra del Mediterráneo. No se podía crear un segundo frente atacando a Rusia. Antes había que vencer a Inglaterra. Hitler se limitó a contestar que no podía acelerar el desarrollo de los acontecimientos en el Mediterráneo. ¿No podía, o acaso no sabía?

El día anterior había mantenido una entrevista con Serrano Súñer en el Berghof. En ella pidió una con-

testación positiva a la cuestión de la entrada de España en la guerra. Pero el general Franco continuaba esquivando la cuestión mientras no viera con claridad que Hitler empezaba a vencer a Inglaterra.

Tres días más tarde, el 16 de noviembre, Franklin D. Roosevelt era reelegido presidente de los Estados Unidos.

Entre las actividades navales que se produjeron en aguas africanas durante el mes de noviembre, hay que destacar:

El día 3 el submarino inglés *Tetrach*, al mando del capitán de corbeta Mills, torpedeaba y hundía frente a Bengasi a un mercante italiano de 2.500 toneladas que formaba parte de un pequeño convoy de suministros.

El día 14 los cruceros ingleses *Berwick*, *York*, *Glasgow* y *Sydney* transportaban 3.400 soldados desde Alejandría a Grecia, como ayuda al ejército griego.

La Fuerza H del almirante Sommerville realizó la Operación Blanco entre los días 15 al 19. En esta operación tomaron parte el acorazado *Renown*, el portaaviones *Ark Royal*, los cruceros *Birmingham* y *Delhi*, y ocho destructores. La Fuerza H acompañó al portaaviones *Argus* hasta aguas del sur de Cerdeña, desde donde éste lanzó doce cazas del tipo «Hurricane» y dos bombarderos «Skua» con dirección a Malta. Debido a errores de navegación y agotamiento de combustible, sólo pudieron llegar cuatro cazas y un bombardero al aeropuerto de Luka, en Malta, perdiéndose todos los demás aparatos.

Después de la acción de Tarento, la aviación inglesa de reconocimiento realizó varios vuelos sobre la zona para tomar fotografías y calcular los daños causados a la flota italiana. Sin embargo, unos errores de interpretación de estas fotografías indujeron a creer al almirante Cunningham que los italianos habían perdido definitivamente cuatro acorazados. Basándose en esta conclusión se ordenó la retirada de dos acorazados ingleses de Gibraltar. Cuando Sommerville emprendió la Operación Blanco estaba convencido de que no tenía enemigo

alguno en el mar. Pero los aviones de reconocimiento ingleses con base en Malta descubrieron el día 19 que de Nápoles habían zarpado dos acorazados, seis cruceros y catorce destructores con la aparente intención de interceptar la Fuerza H, aunque, como siempre, no tuvieron éxito.

La consecuencia inmediata de este descubrimiento fue tener que reforzar las escuadras que iban a tomar parte en la Operación Collar, intento de pasar por el Mediterráneo un convoy que, procedente de Inglaterra, trataría de llegar directamente a Alejandría.

Las escuadras que tomaron parte en esta operación fueron:

La Fuerza D, que zarpó el día 24 de Alejandría. Estaba compuesta por el *Ramillies*, el crucero *Coventry* y los destructores *Defender*, *Greyhound*, *Griffin*, *Gallant* y *Hereward*, y debía llegar hasta el sur de Cerdeña para hacerse cargo de la protección del convoy con destino a Alejandría. En ella, además, se integraron los cruceros *Newcastle* y *Berwick* que deberían seguir ruta hasta Gibraltar.

La Fuerza C, que partió el mismo día de Malta con misión de protección. Estaba formada por los acorazados *Malaya* y *Barham*, el portaaviones *Eagle* y varios destructores. Los aviones del *Eagle* bombardearon Trípoli el día 25.

La Fuerza A, que también partió de Alejandría el día 24, a las órdenes del almirante Cunningham. Estaba integrada por el *Warspite*, el *Valiant*, el *Illustrious*, los cruceros *Orion*, *Ajax* y *Sydney*, y varios destructores. Su misión consitía en acompañar a otro convoy hacia la bahía de Suda, en Creta, y aprovechar la oportunidad para bombardear la isla de Rodas.

Al mismo tiempo partía la Fuerza E, integrada por los cruceros *Glasgow*, *Gloucester* y *York*, protegiendo un convoy con destino a Malta.

El día 25 entraba en Gibraltar la Fuerza F, mandada por el vicealmirante Holland. Estaba formada por los cruceros *Manchester* y *Southampton*, el destructor *Hostpur* y las corbetas *Peony*, *Salvia*, *Gloxinia* y *Hyacinth*, que escoltaban desde Inglaterra a los transportes *Clan*

Forbes, Clan Fraser y *New Zealand Star*. Este convoy transportaba a 700 hombres de la RAF que debían formar el personal de tierra necesario para el mantenimiento de los aviones enviados a Egipto por la ruta de Takoradi.

Por último, la protección a distancia de la Fuerza F y de sus transportes corría a cargo de la Fuerza B, al mando del almirante Sommerville, que contaba con el *Renown*, el portaaviones *Ark Royal*, los cruceros *Sheffield* y *Despatch* y los destructores *Faulkner, Firedrake, Forester, Fury, Encounter, Duncan, Wishart, Kelvin* y *Jaguar*.

Los observadores de Algeciras al servicio de los italianos, advirtieron al Alto Mando naval italiano del paso de la escuadra inglesa y su salida de Gibraltar. En consecuencia, el día 26 zarpaba de Nápoles la flota italiana a las órdenes del almirante Campioni. Estaba integrada por el *Vittorio Veneto* y el *Giulio Cesare*, la 13.ª Flotilla de destructores, con el *Granatiere*, el *Fuciliere*, el *Bersagliere* y el *Alpino*, la 7.ª Flotilla con los destructores *Freccia, Saetta* y *Dardo;* la 1.ª División de cruceros al mando del almirante Iachino, con los cruceros *Pola, Fiume* y *Gorizia*, y la 9.ª Flotilla de destructores: *Alfieri, Oriani, Carducci* y *Ghiberti*. Al mismo tiempo zarpaba de Mesina la 3.ª División de cruceros al mando del almirante Sansonetti, que incluía los cruceros *Trieste, Trento* y *Bolzano*, acompañada por la 12.ª Flotilla de destructores, formada por el *Lanciere*, el *Ascari* y el *Carabiniere*. En el canal de Sicilia ya estaba patrullando la 10.ª Flotilla de torpederos, integrada por los torpederos *Vega, Sagittario, Alcione* y *Sirio*.

Los aviones de reconocimiento del *Ark Royal* descubrieron una parte de la flota italiana durante la mañana del día 27. Dos horas después, el almirante Sommerville entró en contacto con la Fuerza D, procedente de Alejandría, y ordenó que los tres transportes del convoy hicieran rumbo hacia el sudeste, acompañados por el crucero *Coventry*, los destructores *Duncan* y *Wishart* y las cuatro corbetas. Después, el almirante Sommerville se dirigió al encuentro de la flota italiana con los acorazados *Renown* y *Ramillies*, los cruceros *Manchester, Southampton, Sheffield, Newcastle* y *Berwick*, y los restantes destructores.

Las flotas enemigas se dirigen la una al encuentro de la otra, rumbo al cabo Teulada, que dará nombre a este combate naval. Durante el transcurso de la batalla también se notará la ineficacia del «portaaviones insumergible», ya que la aviación italiana de apoyo llegaría con retraso, mientras que la inglesa pudo ser utilizada cuando y donde el jefe naval lo estimó conveniente.

La escuadra italiana ya estaba saliendo al oeste de Cerdeña cuando fue informada por la aviación de que los ingleses se encontraban a la altura de Bona, en Túnez, viéndose obligada a retroceder para establecer contacto con el enemigo. Como consecuencia de la acción de Tarento, Campioni tenía órdenes concretas de entrar en combate sólo cuando contara con una superioridad evidente. Por ello, cuando se enteró de la composición de la flota inglesa, puso rumbo hacia Nápoles. Sin embargo, fue precisamente esta maniobra la que terminó por acercarle a los ingleses. El duelo artillero se entabló a los 23.000 metros de distancia. El *Berwick* fue alcanzado ligeramente, así como el *Lanciere*, que quedó inmovilizado. Los aparatos del *Ark Royal* también atacaron, aunque en esta ocasión sin éxito. El fuego artillero cesó a las 13.10 horas y ambos contendientes se retiraron.

A pesar de encontrarse a pocos kilómetros de Cerdeña, ningún aparato italiano atacó a los ingleses.

Los italianos recuperaron al *Lanciere* y Sommerville, que había recibido una información errónea por parte de la aviación de reconocimiento, según la cual el *Vittorio Veneto* había sido alcanzado, optó por retirarse a Gibraltar. Al llegar se encontró con una comisión investigadora enviada inmediatamente por las autoridades de Londres para pedirle explicaciones de por qué no había destruido a la flota italiana, prolongando el combate. A Campioni le sucedió algo similar al llegar a Nápoles.

En definitiva: el convoy procedente de Inglaterra logró cruzar el Mediterráneo.

Con él llegaron unos excelentes refuerzos para Wa-

vell y además con una antelación de dos meses si hubieran tenido que seguir la ruta de Africa. Entre otras unidades llegó el 7.º Regimiento acorazado, con cincuenta carros «Matilda», que engrosó las filas del ejército de O'Connor. El general O'Connor ya había empezado a tantear con patrullas ligeras la brecha de Sfafi y de Nibewia. El día 26 se llevó a cabo un ejercicio de cuadros de mando. El ensayo versó sobre «la división en la ofensiva», tal y como si se tratara de una maniobra de rutina. El árbitro del ejercicio fue el coronel Gatehouse, segundo jefe de la 7.ª División blindada. Este ejercicio sirvió para corregir defectos y poner a punto los últimos detalles. El 28 de noviembre, Wavell firmaba las órdenes definitivas de la Operación Brújula.

El éxito de la Operación Cubrecabezas, realizada durante el pasado mes de agosto, había recogido ahora sus primeros frutos con este primer paso del Mediterráneo por un convoy inglés.

Con fecha 3 de noviembre, Ciano dice en su *Diario* que Mussolini estaba buscando nombres en el anuario militar para encontrar un general que pudiera relevar a Badoglio, así como a otros mandos superiores. El Duce había llegado a la conclusión de que la mayor parte de sus generales eran unos ineptos, tanto a causa de los defectos de preparación militar, como por los fracasos cosechados hasta entonces en el frente de Libia, donde el «victorioso» avance se había detenido inexplicablemente, y en el frente de Grecia, donde el previsto «paseo militar» se estaba convirtiendo en una derrota vergonzosa.

El 26 de noviembre, el mariscal Badoglio envió una carta al Duce presentando su dimisión. Después, Badoglio se retiró a una villa de su propiedad, cerca de Milán, sin esperar siquiera la contestación del Duce. El general Guzzoni fue nombrado el día 29 subsecretario de la Guerra y subjefe del Estado Mayor General. Ciano dice de él: «Es humillante tener que presentar a los alemanes un general tan pequeño, con un vientre tan grande y con el pelo teñido».

8

Diciembre de 1940

Convenio secreto anglofrancés. Planes estratégicos de Wavell. O'Connor ataca y caen los puestos de la línea defensiva de Sidi Barrani. Entrevista entre Franco y Canaris. Mandos nuevos en la marina italiana. El Duce opina sobre el ejército italiano. O'Connor sigue atacando y cerca Bardia. Telegramas y directrices. El duque de Aosta reprime un conato de sedición en el Africa Oriental Italiana. Primera cooperación anglofrancesa entre las patrullas del LRDG y las de Leclerc. Actividades navales. Aplazamiento de la Operación Taller. Los corsarios alemanes.

El 5 de diciembre Inglaterra y el Gobierno de Vichy firmaron un acuerdo secreto, que se mantuvo oculto a los gaullistas, ya que el Gobierno inglés había perdido la confianza en ellos después del fracaso de la operación contra Dakar. En el acuerdo anglo-francés se establecía el compromiso por parte inglesa de mantener el *statu quo* de las colonias francesas, basándose para ello en la situación existente al iniciarse la guerra, y a la espera del resultado de la misma.

El 2 de diciembre, el general Wavell estipulaba sus directrices estratégicas sobre la actitud a seguir por las tropas del Oriente Medio. En lo concerniente a Egipto,

ordenó que se eliminaran las posibles amenazas italianas contra la frontera del Sudán, que se podían producir en las zonas de Kasala y Gallabat. Una vez hecho esto deberían concentrarse las tropas, retirando las que cubrían la frontera con Abisinia y dejando a los guerrilleros indígenas la misión de hostigar constantemente a los italianos del Africa Oriental Italiana. Ya sabemos que las lluvias impedían todo ataque en la frontera de Kenya. En cuanto a las fuerzas del frente de Libia, dio orden a O'Connor para que atacara.

El general O'Connor inició sus operaciones el 6 de diciembre, el mismo día en que el general Cavallero era nombrado en Italia jefe del Estado Mayor General, en sustitución de Badoglio.

La línea de posiciones de Sidi Barrani estaba protegida por más de 24.000 hombres, de los que 7.500 defendían Mactila y la plaza costera; 2.500 se encontraban entre Nibewia y Punto Noventa; 7.000 en los dos centros de Tummar y otros 7.000 en Sfafi.

El dispositivo inglés estaba compuesto por la 4.ª División india, al mando del general Beresford-Pierce, reforzada por el 7.º Regimiento acorazado, que constituía la fuerza principal de asalto; la 7.ª División blindada, al mando del general O'Moore Creagh, que era la unidad encargada de explotar el éxito inicial, y tenía la misión de atacar por la brecha Nibewia-Sfafi; y, finalmente, una agrupación mixta, denominada «grupo Shelby», tomado del nombre de su general, que debía atacar por la costa, fijando al enemigo en Mactila. En un segundo escalón, más retrasado, se alineaba la 6.ª División de infantería australiana, al mando del general Kay.

Con objeto de apoyar el ataque inglés por tierra, la marina inglesa organizó las fuerzas siguientes al mando del contraalmirante Rawlings:

Fuerza A, formada por el monitor *Terror* y las cañoneras *Ladybird, Aphis* y *Gnat*.

Fuerza B: destructores *Vampire, Vendetta, Voyager* y *Waterhen*.

Fuerza C: acorazados *Barham* y *Malaya*, un crucero y siete destructores.

Fuerza D: portaaviones *Eagle*, tres cruceros y tres destructores.

Estas unidades debían apoyar con el fuego de su artillería la progresión de las tropas inglesas. Para ello tenían la misión de bombardear las líneas de suministros italianas, paralelas a la costa, y las pequeñas bases de suministros costeras.

Los ingleses abandonaron sus alejadas bases de partida, en la línea de Marsa Matruh, y avanzaron a través de la «tierra de nadie» durante la noche del 6 al 7 de diciembre. Al rayar el alba se detuvieron y se enmascararon, buscando sorprender al enemigo una vez que hubieran alcanzado una posición favorable, como así sucedería. Reemprendieron la marcha durante la noche del 8 al 9, pasando mucho frío, hasta que al alba del día 9 comenzó la primera gran batalla del desierto.

El primero en atacar fue el 4.º Batallón del 7.º Regimiento, perteneciente a la 4.ª División india. El ataque fue dirigido contra las posiciones de la agrupación motorizada del general Maletti, en Nibewia. Los carros «Matilda» del 7.º Regimiento acorazado pasaron por el sur del campo atrincherado, lo rodearon y atacaron al enemigo por la retaguardia, sorprendiéndolo y destruyendo veinte carros de combate italianos. La guarnición se defendió con valor y su jefe, el general Maletti, murió en pijama, disparando una ametralladora, buena prueba del efecto sorpresa; todo había terminado ya a las 8.30 de la mañana. Los ingleses sufrieron 56 muertos y se hicieron 2.000 prisioneros.

A continuación fueron atacados los dos campos de Tummar, situados doce kilómetros más al norte.

El general O'Connor dejó su puesto de mando en Baggush a las órdenes de su jefe de Estado Mayor y se dirigió al frente, como más tarde harían los jefes de las unidades acorazadas alemanas. Esta acción del general O'Connor marcó una innovación en las costumbres del ejército inglés. Dirigió la batalla desde primera línea, lo que le valió el cariñoso apodo del «pequeño foxterrier». A las cuatro de la tarde ya había caído el

campo oeste de Tummar y comenzaba el asalto contra el campo este.

El general Creagh había tenido que ser hospitalizado por enfermedad dos días antes del ataque. El general Caunter se hizo cargo del mando de la 7.ª División blindada. El día 10, O'Connor le ordenó ocupar el pozo de Sfafi, y después se trasladó al puesto de mando del general Beresford-Piersce, cuya 4.ª División india atacaba el campo este de Tummar, al mismo tiempo que resitía uno de los pocos contraataques de la jornada, a cargo de la 2.ª División libia al mando del general Pescatori.

Mientras tanto, el «grupo Shelby» avanzaba con lentitud por la costa, haciendo retroceder a la 1.ª División libia al mando del general Sibille, que había evacuado Mactila y se retiraba hacia Sidi Barrani. La 7.ª División blindada ya se había infiltrado entre esta plaza y Buqbuq, avanzando sobre Bir el Azcizia, que también había sido evacuada.

Una vez que ocupó el campo este de Tummar, la 4.ª División india atacó Sidi Barrani por el oeste y consiguió penetrar en la plaza a las 4 de la tarde del día 10, después de haber vencido la resistencia de la División de «Camisas Negras» del general Merzari. Esta maniobra facilitó la progresión del «grupo Shelby», cuyo esfuerzo frontal estaba resultando muy costoso, a pesar del apoyo de la marina inglesa. El regimiento que avanzaba con mayores dificultades era el 3.º de húsares.

Ante el derrumbamiento de su primera línea, Graziani ordenaba la retirada de los pozos de Sfafi y Bir el Rabia hacia la meseta, así como del fuerte Khur-Samalus. Estos puestos defensivos estaban a cargo del XXI Cuerpo de Ejército, formado por la 63.ª División de infantería «Cirene», al mando del general Spatocco, y la 64.ª División de infantería «Catanzaro» del general Spinelli. Esta última quedó parcialmente cercada cuando la 7.ª División blindada alcanzó el paso de Halfaya.

A pesar de su inferioridad numérica inicial, la Desert Air Force llevó a cabo, desde el primer momento del ataque, un intenso bombardeo de los campos de aviación italianos. Estos ataques se concentraron sobre todo

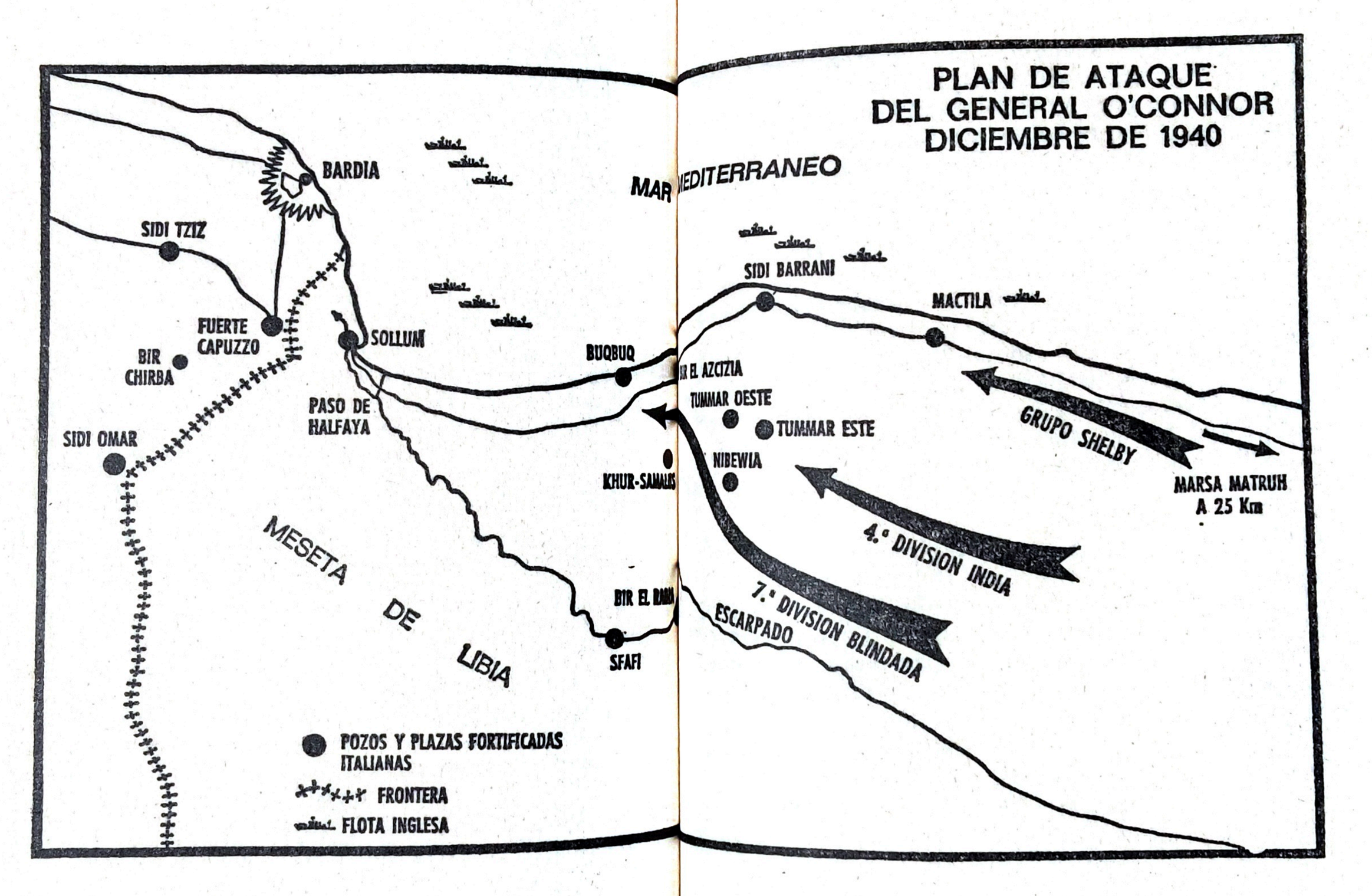
en la zona de Bengasi, donde numerosos aparatos fueron destruidos en el suelo. Esta ofensiva aérea permitió una total superioridad local al general Longmore, que se mantuvo hasta la aparición de la Luftwaffe en Libia.

Una vez comprobados los éxitos iniciales, el general O'Connor ordenó a la 7.ª División blindada, hacia el anochecer del día 10, que explotara la situación.

El general O'Connor había superado con creces las directrices de Wavell. Se le había ordenado realizar un raid ofensivo, con ciertas limitaciones de tiempo y espacio, y había conseguido una gran victoria: 38.114 prisioneros, entre los que se encontraban cinco generales, 240 cañones, 73 blindados y 237 camiones, y todo esto al precio de 624 bajas propias. Sin embargo, sus depósitos de avituallamiento sólo habían sido preparados para un avance de cinco días. Ahora ya estaban casi agotados. Por otra parte, Wavell le comunicó la misma noche del día 10 que se veía obligado a quitarle la 4.ª División india por necesidades estratégicas. En efecto, el peligro que las fuerzas navales italianas representaban para los convoyes británicos que remontaban el mar Rojo, a los que atacaban desde su base de Masaua, había inducido a Churchill a ordenar un ataque contra Eritrea. El general Wavell se veía obligado a utilizar la 4.ª División india para unirla a la 5.ª División indobritánica y realizar esta misión, al mando del general Platt.

La 4.ª División india empezó a retirarse de la línea de fuego el día 12. Fue trasladada a Port Sudan por vía marítima. Los primeros efectivos empezaron a llegar allí a finales de diciembre y el 21 de enero quedaba terminada la operación de transporte.

El 7 de diciembre de 1940 el general Franco se entrevistaba con el almirante Canaris. Durante el transcurso de la conversación desautorizó el ataque alemán contra Gibraltar. Se justificó alegando las enormes dificultades por las que atravesaba el país, recién salido de una sangrienta guerra civil. Afirmó que si se producía el ataque, España perdería las islas Canarias y las colonias del


PLAN DE ATAQUE
DEL GENERAL O'CONNOR
DICIEMBRE DE 1940
MAR MEDITERRANEO
BARDIA
SIDI TZIZ
FUERTE CAPUZZO
BIR CHIRBA
SOLLUM
PASO DE HALFAYA
SIDI OMAR
BUQBUQ
KHUR-SAMALUS
BIR EL RAMA
SFAFI
MESETA DE LIBIA
SIDI BARRANI
MACTILA
BIR EL AZCIZIA
TUMMAR OESTE
TUMMAR ESTE
NIBEWIA
GRUPO SHELBY
MARSA MATRUH
A 25 Km
4.ª DIVISION INDIA
7.ª DIVISION BLINDADA
ESCARPADO
POZOS Y PLAZAS FORTIFICADAS ITALIANAS
FRONTERA
FLOTA INGLESA

golfo de Guinea, ya que ni Italia ni Alemania estaban en condiciones de oponerse al poderío naval inglés en el Atlántico central y sur. Por otra parte, dijo que aun suponiendo que se consiguiera ocupar Gibraltar, la entrada de España en la guerra supondría una carga más que una ayuda para las potencias del Eje.

Franco se daba cuenta de que Hitler no sabía cómo vencer a Inglaterra. No obstante, su inteligente sutileza no le permitía cerrar las puertas a las conversaciones, ya que comprendía la importancia de la presencia de divisiones alemanas al otro lado de los Pirineos. Por eso dejaba que Hitler siguiera pensando en la posibilidad de una futura participación española en la guerra. Las *Memorias* de don José María Dussiñague, por entonces director general del Ministerio de Asuntos Exteriores, demuestran con claridad que el Gobierno español no veía la posibilidad de encuadrar el plan de conquista de Gibraltar dentro de una política estratégica de alcance suficiente contra Inglaterra. El día 10 el Führer ordenaba la anulación de la prevista Operación Félix, al mismo tiempo que el traslado del X Cuerpo Aéreo de la Luftwaffe hacia el sur de Italia y Sicilia.

Aquel mismo día 10 de diciembre se llevó a cabo una reorganización de los altos mandos navales italianos, como consecuencia directa de la derrota de Tarento. El almirante Riccardi sustituyó a Cavagnari como jefe del Estado Mayor naval y Campioni pasó a ser su segundo. Iachino fue nombrado jefe de la Flota, izando su insignia en el *Vittorio Veneto*.

En casi todas las naciones latinas suele suceder lo mismo, tanto en la guerra, la política o en el trabajo, como en el fútbol: cuando las cosas no marchan bien, se culpa a la cabeza visible, al hombre, y se busca la solución con otro «hombre panacea», a pesar de que en la mayor parte de los casos el origen de las dificultades no están en el hombre, sino en el propio sistema. Al medio año de guerra, el Duce había perdido su confianza en los mandos superiores de sus fuerzas armadas. Al conocer los detalles de la derrota sufrida en la línea de Sidi Barrani, dijo:

> «Cinco generales prisioneros y uno muerto. Esta es la proporción entre los que tienen espíritu militar y los que no lo tienen. Para el futuro organizaremos un ejército de profesionales, escogidos entre los diez o doce millones de italianos del valle del Po. El resto de la población, se dedicará a fabricar armas para esa aristocracia militar.»

A pesar de la sensible reducción de efectivos y a la vista de la inoperancia de las tropas italianas, el general O'Connor emprendió la persecución de las fuerzas enemigas que se retiraban hacia la frontera, lanzando a la IV Brigada blindada por la meseta y a la VII Brigada por el litoral; era una sola división, la de los «ratas del desierto», contra el resto de las tropas de Graziani.

Bardia fue el principal centro de resistencia, cubierta por Sollum y fuerte Capuzzo. Allí se detuvo el ataque inicial de las dos brigadas de la 7.ª División blindada. O'Connor, que se había ido con la IV Brigada, la hizo avanzar por el interior, atravesar la pista Capuzzo, que corre paralela a la Via Balbia, a unos 25 kilómetros más al sur, para después avanzar hacia el mar, sitiando por completo la plaza el día 16.

La flota inglesa completó el cerco por mar, aunque fue atacada por los submarinos italianos *Naiade*, *Neghelli* y *Narvalo*. El *Neghelli*, al mando del capitán de corbeta Ferracuti, torpedeó al crucero *Coventry*, mientras que el *Naiade* era hundido por los destructores *Hyperion* y *Hereward*.

El cerco de Bardia planteó a O'Connor graves problemas de avituallamiento, ya que sus bases se hallaban en Marsa Matruh, a 250 kilómetros de distancia de Alejandría. En un intento de solucionar el problema planteado, utilizó los camiones capturados al ejército italiano y además recibió otros de Palestina. Mientras

tanto, el general Wavell le asignó la 6.ª División australiana, cuyos efectivos no estaban completos.

El general Bergonzoli se hizo cargo de la defensa de Bardia. Para ello reunió los restos de las Divisiones «Cirene» y «Catanzaro», y el XXIII Cuerpo de Ejército, compuesto por la División «23 de enero» a las órdenes del general Antonelli y la 62.ª División de infantería «Marmarica», al mando del general Tracchia. Su artillería constaba de un total de 430 cañones. Todas estas tropas ya no estaban situadas en fortificaciones ligeras de campaña, como había sido el caso en la línea de Sidi Barrani, sino que guarnecían un cinturón defensivo bien fortificado que tenía un perímetro de más de 35 kilómetros, con una profundidad de medio, y que disponía de un foso anticarro de 7 por 5 metros, con 113 fortines de hormigón armado que formaban el centro de 14 centros de resistencia muy bien terminados y que disponían de excelentes trincheras. Cada uno de los fortines de hormigón disponía de dos ametralladoras y una pieza anticarro. El principal defecto de esta línea era la ausencia de un denso campo de minas y el hecho de que toda su artillería, compuesta en su mayor parte por lentos cañones de 149 mm, se encontrara a cielo abierto.

O'Connor comprendió que una sola brigada motorizada no podría apoderarse de Bardia. Por ello detuvo sus impulsos iniciales y se dedicó a reforzar a sus tropas. Hacia finales de mes había creado dos grandes depósitos de suministros, aunque para ello se había tenido que desprender por el momento de más del cuarenta por ciento de los vehículos destinados a la operación, que resultaron averiados a causa del enorme esfuerzo. Durante esta tregua, Churchill envió a Wavell una expresiva felicitación por el éxito alcanzado. El telegrama enviado por Churchill contenía todo lo que se podía esperar de él y de su facilidad de expresión, pero ni siquiera citaba a O'Connor.

Por su parte, Mussolini también envió otros telegramas a Bergonzoli, pero para ordenarle que resistiera hasta el fin.

El día 15, Graziani telegrafió un largo mensaje a Mussolini en el que le recriminaba con toda claridad el no haberle hecho caso a tiempo. Graziani había perdido en Nibewia casi todas sus tropas blindadas y ahora se había quedado sin capacidad de maniobra ni de réplica. Es característica de esta situación su frase «sin más que las uñas no se pueden romper corazas», incluida en una carta, dirigida a su esposa, en la que hacía testamento.

Mientras tanto, la aviación y la flota inglesas bombardeaban sin interrupción la plaza sitiada. El cañonero *Aphis* hundió varios barcos anclados en la rada.

En Egipto se estaban formando nuevas escuadrillas de aviación, llegadas por la ruta de Takoradi. Se trataba en su mayor parte de aparatos tipo «Wellington». Así se formó el ala número 27, con cuartel general en Shallufa para realizar misiones de bombardeo de gran radio de acción.

El día 21, Mussolini concreta con el agregado militar Marras la ayuda a pedir a Alemania. Además de la colaboración necesaria a causa de las derrotas sufridas en Grecia, el Duce solicita el envío a Libia de dos divisiones acorazadas. En principio, Hitler no se opuso a tal petición, y así nacieron las directrices números 19, 20 y 21. La primera estaba influida por la negativa de Franco a aceptar la entrada de los alemanes en España. En ella se preparaban las bases de la Operación Atila, ocupación de la zona francesa de Vichy para apoderarse de la aviación y de la flota francesas y evitar que se pasaran a los ingleses, en previsión de que fallara la prevista colaboración francesa, y de que el general Weygand no obedeciera a Vichy. En la segunda directriz, la Operación Marita daba las normas para el ataque contra Grecia a través de Rumania. Sin embargo, en la tercera de las citadas directrices, se condenaba al Mediterráneo a ser considerado como un teatro de operaciones secundario, dejando de lado a toda el Africa y trasladando el centro de gravedad de la guerra en Europa hacia otras latitudes, ya que fue en esta directriz

donde aparecieron las primeras normas sobre la Operación Barbarroja, el ataque a Rusia.

El duque de Aosta visitó Mogadiscio durante las Navidades, siendo acompañado por su ayudante el general Volpini, y recibido por el general Pesenti y su jefe de Estado Mayor, coronel De Marco. Durante el transcurso de una comida, De Marco le dijo al duque, con la aquiescencia de su superior, Pesenti:

> «A la vista de las condiciones en que nos encontramos, y con toda buena fe y profunda convicción, y en interés exclusivo de la patria, me permito sugerirle una acción audaz y quizá decisiva: firmar con los ingleses una paz por separado. De este modo salvaríamos el Imperio italiano, que tanta sangre y esfuerzo nos costó, y aceleraríamos el final de esta guerra que ni es sentida por los italianos, ni por los indígenas. Es muy probable que Roma desautorice esta decisión, pero en tal caso declararíamos la guerra al fascismo. Italia nos lo agradecerá y a usted se le comparará con un Carlos Manuel o con un Manuel Filiberto.»

El duque de Aosta se indignó y aunque Pesenti y De Marco insistieran, el duque les dijo con sequedad que nunca traicionaría a su rey.

Esta proposición tan extraordinaria, que de haber sido aceptada habría modificado todo el panorama bélico africano, produciendo repercusiones inusitadas en la propia Italia, nos muestra con toda claridad la impopularidad de esta guerra entre los italianos, sobre todo si tenemos en cuenta que no surgía de labios de un traidor, sino de un militar que anteponía los intereses de su patria a los de un dictador.

Pesenti, que había concebido la idea, aunque ésta fuera expuesta en primer lugar por De Marco, fue sustituido por el general De Simone y enviado a Italia. El duque de Aosta no informó sobre lo ocurrido y las noticias sobre este suceso no fueron publicadas hasta

muchos años después del final de la guerra. Cuando el hecho trascendió, hubieron comentarios y opiniones para todos los gustos, desde quienes afirmaron que se trataba de una traición, hasta los que dijeron que el duque de Aosta perdió la ocasión de convertirse en un De Gaulle italiano.

El día 26 de diciembre partieron de El Cairo unas patrullas del LRDG formadas por 23 vehículos y 76 hombres. Su misión consistía en atacar el oasis de Murzuk, en pleno Fezzan. El 2 de diciembre, el general Leclerc había tomado el mando de las tropas francesas estacionadas en Fort Lamy, en el Chad. Encargó al coronel D'Ornano que preparara otras patrullas para ser guiadas por el jeque senussi Abd el Galil Seif en Nasr, con la misión de colaborar con los ingleses. Estas patrullas penetraron en Libia por la pista del oasis de Ain Dalla, en el sur, hacia finales de mes. Mientras tanto, Leclerc se trasladaba a Largeau, en el Tibesti, para estudiar la planificación de las imprescindibles bases de partida de futuras expediciones contra el Fezzan.

Ya hemos visto cómo Italia reorganizó su flota a pesar de las pérdidas sufridas en Tarento. Esta quedó encuadrada del siguiente modo:

Buque almirante: *Vittorio Veneto.*

5.ª División, al mando del almirante Brivonesi: acorazados *Giulio Cesare* y *Andrea Doria,* acompañados por una flotilla de destructores.

1.ª División, al mando del almirante Cattaneo, formada por los cruceros pesados *Zara, Pola, Gorizia* y *Fiume,* y dos flotillas de destructores.

3.ª División, al mando del almirante Sansonetti, con los cruceros pesados *Trieste, Trento* y *Bolzano,* y una flotilla de destructores.

7.ª División, al mando del almirante Casardi, compuesta por los cruceros ligeros *Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta* y *Montecuccoli,* acompañados por dos flotillas de destructores.

8.ª División, al mando del almirante Legnani, con los cruceros ligeros *Duca degli Abruzzi, Garibaldi* y *Attendolo*, así como una flotilla de destructores.

4.ª División, al mando del almirante Marenco, con los cruceros ligeros *Giovanni delle Bande Nere* y *Armando Díaz*, y dos flotillas de destructores. La 4.ª División no estaba supeditada al mando de la flota, sino que dependía directamente del Alto Mando naval italiano.

Como vemos, la organización naval italiana era bastante rígida, ya que cuando la flota zarpaba lo hacía por divisiones, a diferencia de los ingleses que se organizaban por fuerzas operativas, adaptadas en su composición a la misión de cada momento.

Aparte de las operaciones citadas frente a las costas de Libia, el resto de las operaciones navales en el Mediterráneo durante el mes de diciembre, fueron:

Una salida de Cunningham, efectuada el día 16, con el *Warspite*, el *Malaya* y el *Illustrious*, los cruceros *Gloucester* y *York* y catorce destructores, con la misión de escoltar hasta Malta a los convoyes MC-2 y MC-3. El día 17 los aparatos de bombardeo del portaaviones inglés bombardearon Rodas y Estampalia. Cunningham permaneció en el puerto de La Valetta entre los días 20 al 22, mientras el *Malaya* y los destructores patrullaban por el canal de Sicilia. Allí se perdió el *Hyperion* a causa de un campo de minas, como ya se ha indicado con anterioridad (aunque los italianos atribuyen dicho hundimiento a los torpedos del submarino *Serpente*, lo cierto es que éste sólo averió a otro de los destructores de escolta). El 21, los aparatos del *Illustrious* torpedearon y hundieron a dos mercantes de un convoy italiano, con un total de 7.500 toneladas.

La mayor parte de la actividad naval mediterránea se localizó en las costas de Grecia y Albania, especialmente en el canal de Otranto.

El submarino *U-37*, al mando del capitán de corbeta Clausen, hundía el 16 de diciembre un pequeño mercante de 350 toneladas al oeste del Marruecos español y el 19 cometió el error de hundir al submarino francés

Sfax y al petrolero *Lot*, ambos fieles al Gobierno de Vichy.

Los submarinos italianos *Bianchi* y *Brin*, que se habían refugiado en Tánger, zarparon el 13 con dirección a Burdeos, donde llegaron el día 18.

El 18 zarpaban de Dakar los submarinos franceses *Vengeur, Monge, Pegase* y *L'Espoir*, con dirección a la base de Tamatave, en Madagascar, a donde llegaron el 16 de enero de 1941.

El 24, el crucero pesado *Admiral Hipper*, al mando del capitán de navío Meisel, encontró a 700 millas al suroeste del cabo Finisterre a un convoy inglés, el WS-5-A, que se dirigía hacia el sur. Estaba compuesto por 20 mercantes, escoltados por los cruceros *Berwick, Bonaventure* y *Dunedin*, y acompañado por el portaaviones *Furious*, cargado con aparatos, con destino al puerto de Takoradi. A primeras horas de la mañana del 25 se entabló un breve combate artillero entre el *Admiral Hipper* y el *Berwick*, que fue alcanzado por dos impactos. Sin embargo, la excelente escolta inglesa y el estado defectuoso de su sala de máquinas obligó a Meisel a retirarse hacia Brest.

El 28 de diciembre, Churchill insistía ante el comité de jefes de Estado Mayor para que se ejecutara la Operación Taller, que había sido estudiada desde setiembre. Se trataba de la ocupación de la isla de Pantelaria. No obstante, la presencia de la aviación alemana en Sicilia impidió la realización de la operación para el siguiente mes de enero.

Mientras tanto, continuaban las actividades de los corsarios alemanes. El *Atlantis* capturaba al viejo carguero yugoslavo *Durmitor*, al que fueron trasladados 313 prisioneros. El mercante fue enviado hacia Mogadiscio, en la Somalia Italiana, a donde llegó en pésimas condiciones, ya que el hambre y la sed estuvieron a punto de hacer estallar un motín. El *Atlantis* continuó operando en el golfo de Bengala.

Por su parte, el *Orion* y el *Komet* actuaban en el Pacífico.

El *Thor*, que volvía a la carga en el Atlántico sur, recibió el 24 de noviembre un telegrama del mando naval alemán en el que se le informaba del despliegue de naves de guerra inglesas en su zona de actuación. El acorazado *Resolution*, de 29.000 toneladas, estaba en Freetown, y entre Ciudad de El Cabo y el golfo de Guinea patrullaban los cruceros *Canberra, Cornwall, Delhi, Devonshire, Dorsetshire, Dragon* y *Vindictive*, mientras que en la costa sudamericana operaban los cruceros *Hawkins* y *Enterprise*, acompañados por varios cruceros auxiliares. Había muchas posibilidades de encontrarse con cualquiera de ellos.

En efecto, el 5 de diciembre el *Thor* se enfrentó con el segundo de sus oponentes, el crucero auxiliar *Carnavon Castle*, de 20.000 toneladas y 18 nudos de velocidad, armado con ocho cañones de 152 mm, a las órdenes del capitán de navío Hardy. Se abrió el fuego a 13.000 metros, siendo alcanzado el inglés por 27 proyectiles alemanes, mientras que el *Thor* no sufría el menor daño. Tras una hora y tres minutos de combate, el *Carnavon Castle* se retiró gravemente averiado.

El día 18 el crucero pesado *Admiral Scheer* hundió el mercante *Duquesa*, de 8.650 toneladas. Las llamadas de socorro de éste hicieron salir de Freetown a los cruceros *Dorsetshire* y *Neptune*, mientras que desde Santa Elena partían el portaaviones *Hermes* y el crucero auxiliar *Pretoria Castle*. Además el nuevo portaaviones *Formidable* y el crucero pesado *Norfolk* pasaban a reforzar la Fuerza K de Freetown. Los ingleses no consiguieron descubrir al crucero alemán. Vemos aquí una de las consecuencias estratégicas indirectas del empleo de cruceros de flota y de cruceros auxiliares con misión de guerra al corso: la gran cantidad de barcos de guerra enemigos distraídos de otras posibles misiones, y dedicados, en masa, a la caza de unos pocos navíos corsarios.

El 21 de diciembre el *Admiral Scheer*, el *Thor* y cuatro petroleros y buques-almacén se reunían en un lugar apartado de las rutas y los corsarios repostaban

y cargaban vituallas y municiones. Los comandantes de los dos buques de guerra estudiaron las posibilidades de establecer una colaboración, pero no llegaron a un acuerdo, aunque se estipuló que el *Scheer* actuaría al norte del paralelo 30 grados de latitud norte y el *Thor* al sur de esa línea.

El corsario *Pinguin* realizó varias capturas en el Pacífico y en noviembre se trasladó a la ruta de Australia-El Cabo, donde hundió a los mercantes frigoríficos *Maimoa*, de 10.000 toneladas, y *Port Brisbane*, de 8.000 toneladas, y el día 30 al buque gemelo del *Port Brisbane*, el *Port Wellington*. Los 405 prisioneros que llevaba a bordo el *Pinguin* fueron trasladados al petrolero *Storstad*, capturado con anterioridad en aguas de Java, y enviados a Francia. Después, el *Pinguin* descendió hacia las islas Georgias del Sur, en el Antártico, en busca de la flota ballenera anglo-noruega.

A primeros de noviembre partía de Alemania el nuevo corsario alemán *Kormoran*, antiguo *Steiermark*, de la Compañía Hapag. Este buque desplazaba 8.700 toneladas, desarrollaba 17 nudos de velocidad, estaba mandado por el capitán de corbeta Detmers y en su primera misión se dirigió hacia el Atlántico sur. A finales de año llegaba a la altura de las islas Canarias.

Desde los días 3 al 5 de diciembre los destructores italianos *Tigre, Leone, Manin* y *Sauro* y el submarino *Ferraris* llevaron a cabo varios ataques inútiles contra un convoy inglés en el mar Rojo. El *Ferraris* se situó ante Port Sudan entre el 23 y el 30 de diciembre sin conseguir ningún éxito.

Resumen del año 1940 y perspectivas para el próximo 1941

Si existiera un denominador común que pudiera definir los acontecimientos de 1940 sería el hecho de que éstos han ido aumentando en intensidad desde el 11 de junio, de modo que nadie, ni siquiera el propio Mussolini, cree ya en una guerra de corta duración. Italia y su imperio colonial se enfrentan a una sombría perspectiva para el año 1941, sobre todo después de haber comprobado la férrea voluntad británica de resistir hasta la victoria final, como muy bien probaron los cientos de cadáveres de marinos franceses.

El fracaso alemán en la Batalla de Inglaterra no es motivo suficiente para que Alemania piense en nuevos métodos y teatros de operaciones donde vencer a los ingleses; la mentalidad «continental» la impulsa a luchar en tierra contra Rusia, abriéndose así un segundo frente en las fronteras del este de Europa. Por otra parte, han fracasado los esfuerzos italo-alemanes para inducir a España a participar en una lucha abierta contra Inglaterra, y tampoco han tenido mejor éxito con Francia. Mientras tanto, De Gaulle ha conseguido ganar para la causa aliada a todas las colonias francesas del Africa Ecuatorial. De este modo toda el Africa septentrional y central, a excepción de Angola y Mozambique, forman un sólido bloque contra Libia y las colonias italianas del Africa Oriental Italiana.

La decisión alemana de trasladar el centro de gravedad de su esfuerzo bélico hacia Rusia, dejará a Inglaterra con las manos libres para concentrar la mayor parte de su potencial contra Italia. Inglaterra va a necesitar muy poco tiempo para eliminar a los italianos de Abisinia y sólo el apoyo concedido a Grecia impedirá que O'Connor se apodere de Libia. La decisión de Churchill de prestar ayuda a Grecia no hará más que prolongar la guera en Africa durante dos años, ya que con ello dio tiempo a Rommel para desembarcar a sus tropas en Trípoli.

La guerra naval también sufrirá oscilaciones importantísimas: mientras que en las aguas africanas del Atlántico empezarán a aparecer grupos de submarinos que reforzarán la acción de los corsarios alemanes contra el tráfico inglés, la flota italiana del Mediterráneo, aparentemente derrotada en Tarento, iniciará un esfuerzo continuo, que la llevará hasta casi el agotamiento, con el único propósito de mantener abierta la ruta Italia-Libia. Al mismo tiempo, la flota inglesa del Mediterráneo sufrirá constantes reveses gracias a la acción de la aviación y posteriormente de los submarinos alemanes. La combinación de estas dos armas con los ataques perpetrados por los nadadores de combate italianos culminará a finales de 1941, dejando a la marina inglesa sin portaaviones ni acorazados, justo en el momento en que el Japón entraba en la guerra.

9

Enero de 1941

Creación del XIII Cuerpo de Ejército inglés. Ataque y conquista de Bardia. Hitler afirma que el Mediterráneo es un teatro de operaciones secundario. Ataque y conquista de Tobruk. Repercusiones de la pérdida de Tobruk. O'Connor toma Derna y Mechili. Incursión francobritánica contra Murzuk. Operación Exceso; primer ataque de la aviación alemana en el Mediterráneo. Actividades aeronavales. Kasala cae en manos del general Platt. El general Wingate. Toma de posesión del presidente Roosevelt. Muere el general Metaxas. Acción en el oasis de Cufra.

El 1.º de enero las fuerzas británicas del desierto occidental recibieron la denominación orgánica de XIII Cuerpo de Ejército, que fue puesto al mando del general O'Connor. Además, se simplificó la organización jerárquica y el general Wilson abandonó su puesto de enlace superior entre O'Connor y Wavell. De este modo, O'Connor conseguía una mayor libertad de acción. Wilson seguía encargado de la recepción, organización y preparación de las tropas que iban afluyendo al Oriente Medio y O'Connor sólo se encargó a partir de entonces de las operaciones militares en el frente de Libia.

El XIII Cuerpo de Ejército quedó formado por la 7.ª División blindada, reducida a 70 carros medios y 120 ligeros como consecuencia de las bajas debidas a

los combates, las averías y la falta de repuestos, y por la 6.ª División australiana, incompleta en cuanto a sus efectivos.

Una vez terminado el cerco de Bardia, la 7.ª División blindada recibió la doble misión de mantenerlo en su zona noroeste y de perseguir al enemigo, en caso de que intentara romper el cerco. El asalto a las posiciones de Bardia debía correr a cargo de la 6.ª División australiana, apoyada por el fuego de 120 cañones y el apoyo directo de 23 carros «Matilda». Los australianos sólo disponían de dos de sus tres regimientos de artillería, y uno de ellos estaba armado con viejos cañones de la Primera Guerra Mundial. La compañía de cañones anticarro sólo disponía de 11 de las 27 piezas reglamentarias. El plan del general australiano Mackay preveía que la infantería abriría el paso a los carros a través del cauce del Uad Gefani, que aislaba la población de la línea de fuertes y sus defensas. O'Connor le ordenó que mantuviera preparada una brigada para lanzarla contra Tobruk, en unión de la 7.ª División blindada, en cuanto se consiguiera el éxito en el ataque a Bardia.

Las tropas australianas ya habían ocupado sus posiciones hacia finales del mes anterior. Desde el primer momento iniciaron un continuo fuego de hostigamiento, al que se añadió el bombardeo de la flota de Cunningham. Durante los días 1 y 2 se tantearon las posiciones italianas y por la tarde del día 2 se detuvo el fuego artillero. Al día siguiente, a las 5.30 horas se emprendió un furioso bombardeo artillero, en el que cooperaron dos acorazados, el monitor *Terror*, los aparatos de bombardeo del *Illustrious* y las escuadrillas de bombardeo de la Desert Air Force. La infantería australiana inició el ataque, avanzando por la zona oeste del perímetro defensivo. Una hora después ya se habían abierto dos pasos por los que se introdujeron los carros ingleses. La resistencia terminó a las ocho de la mañana en una parte del sector oeste, cogiéndose 8.000 prisioneros. El ataque de la infantería se detuvo para permitir un nuevo bombardeo combinado de la artillería y la aviación.

La infantería y los carros volvieron a avanzar a las 11.30 horas y siguiendo el citado cauce del Uad Gefani se dividió en dos a la guarnición italiana. Los combates continuaron hasta el día 5, fecha en que se rindieron los últimos reductos italianos. El general Bergonzoli escapó durante la noche del 4 al 5. Huyó a pie y tardó cinco días en llegar a Tobruk. Se ha de destacar aquí la excelente actuación de la artillería italiana, que fue la verdadera columna vertebral de la resistencia. Los italianos perdieron más de 45.000 hombres, entre muertos, heridos y prisioneros, 400 cañones, 13 carros medios, 115 tanquetas y 700 camiones. Además de este botín, los ingleses se apoderaron de los depósitos de agua, que suministraban 400 toneladas diarias. Graziani los había reparado para suministrar a la línea de Sidi Barrani y ahora iban a servir muy bien a las fuerzas anglo-australianas. O'Connor no tardó en iniciar su avance hacia Tobruk, pues en cuanto Bardia fue ocupada la 7.ª División blindada adelantaba a un grupo de apoyo y al 11.º Regimiento de húsares con la misión de cortar la Via Balbia por el oeste, mientras que la IV y la VII Brigadas se encargaban de cerrar el cerco por el sur y el suroeste, atacando el campo de aviación de Gambut.

La conquista de Bardia planteaba a Wavell un grave problema. Se habían hecho un total de 70.000 prisioneros y se había conquistado una plaza fuerte, pero todavía quedaban enfrente 80.000 hombres en Cirenaica y otros 90.000 en Tripolitania. La necesidad de avituallar al XIII Cuerpo de Ejército le obligaba a crear una línea de transporte que se extendía desde Marsa Matruh. Hacía falta disponer de un buen puerto donde poder desembarcar todos aquellos suministros. Por eso autorizó el ataque contra Tobruk.

El día 3 sucedían importantes acontecimientos en el Alto Mando alemán. Hitler se reunía con los jefes supremos de sus tres ejércitos y estudiaba la situación italiana en Libia. Su comentario fue definitivo: «La posible pérdida del Africa del Norte no sería una verdadera catástrofe y sólo podría tener peligrosas repercusiones

psicológicas en Italia». Los aplastantes argumentos de todos sus consejeros militares, que propugnaban una enérgica acción en el Mediterráneo, parecía que iban a surtir algún efecto, no porque Hitler considerara el Mediterráneo como un teatro bélico importante, sino porque le preocupaba la reacción psicológica que se pudiera producir en Italia ante la pérdida de Libia.

Una semana después de la caída de Bardia, Hitler decidió enviar tropas alemanas a Libia.

Sin embargo, éste no era el mayor peligro que se cernía sobre el XIII Cuerpo de Ejército de O'Connor. Churchill también estaba obsesionado por la resistencia griega contra los ataques italianos. La lucha contra los italianos había tenido prioridad en Libia, hasta entonces. Cuando quedó claro que los alemanes se preparaban para atacar Grecia desde Rumania, Churchill tomó una decisión: si las tropas inglesas se apoderaban de Tobruk, la ayuda a Grecia tendría prioridad sobre las operaciones militares en Libia.

La 7.ª División blindada completaba el cerco de Tobruk el 7 de enero. Tobruk también era una plaza fortificada, como la de Bardia. Disponía de un campo defensivo, desarrollado en semicírculo, con una longitud de 50 kilómetros, desde Marsa es Sehel, al oeste, hasta Marsa es Zeitum, al este. Contaba con 124 obras de hormigón armado, perfectamente enterradas y enmascaradas, un foso anticarro incompleto, espesas alambradas y un buen campo de minas, así como una excelente artillería terrestre, con material de la Primera Guerra Mundial, apoyada por la del anticuado crucero *San Giorgio*, anclado en la rada como batería flotante, totalizando 236 cañones. La guarnición estaba compuesta por el XXII Cuerpo de Ejército, al mando del general Petassi-Manella, considerado en el ejército italiano como el mejor especialista en artillería. El Cuerpo de Ejército estaba constituido por las divisiones que se habían retirado de la línea de Sidi Barrani, más la 61.ª División de infantería «Sirte», al mando del general Della Mura, los 1.500 hombres de la base naval a las órdenes del almirante Vietina

y los de la guarnición permanente, mandada por el general Barberis. Había en total 32.000 hombres, que contaban con 45 carros ligeros y 60 carros medios.

El mismo 7 de enero, la aviación inició un intenso bombardeo de la plaza, mientras los carros de la 7.ª División blindada ocupaban el campo de aviación de El Adem, donde encontraron 87 aparatos destruidos en el suelo por la aviación inglesa y por los mismos italianos antes de retirarse.

Los suministros destinados al XIII Cuerpo de Ejército empezaron a ser desembarcados en el puerto de Sollum. O'Connor sólo disponía de 12 carros «Matilda», por lo que dotó de carros medios capturados a los italianos a un escuadrón de caballería motorizada australiana. Se lleva a cabo por primera vez en el desierto lo que más tarde sería práctica corriente: aprovechar inmediatamente el material capturado al enemigo. Este aprovechamiento no sólo se extendió al material mecanizado, sino también a toda clase de armas. Como vamos viendo, a O'Connor y a su iniciativa se debieron casi todas las normas, maniobras y formas de solucionar problemas que planteaba la lucha en el desierto.

La fecha del asalto contra Tobruk quedó fijada para el día 20, pero una tempestad de arena que arrancó algunos postes de telégrafo, obligó a aplazarla hasta el día siguiente. Los torpedos «Bangalore» hacían saltar las primeras alambradas a las 5.40 horas de la mañana. El ataque comenzó por el mismo sector sureste por donde atacaría Rommel en junio de 1942. Al igual que ocurrió en el cerco de Bardia, la 7.ª División blindada tenía órdenes de contener cualquier intento italiano de romper el cerco y de lanzarse hacia Mechili en cuanto se recibiera la noticia de la conquista de Tobruk.

La primera brecha quedó abierta a las 6.45 horas. Durante el primer día se luchó encarnizadamente, consiguiéndose una penetración de 10 kilómetros en el interior del cinturón defensivo. El general Petassi-Manella cayó prisionero. Durante el asalto, los ingleses contaron con el apoyo del fuego del monitor *Terror*, viejo buque de 7.200 toneladas de desplazamiento que montaba una

torre doble de 381 mm y ocho cañones de 102 mm, acompañado por las cañoneras *Aphis* y *Ladybird*.

El día 22 y mientras la 7.ª División blindada ya iniciaba su movimiento hacia el Oeste, los australianos descendían hacia la ciudad, de la que se apoderaron, cogiendo 25.000 prisioneros y tomando 208 cañones, 23 carros medios, 200 camiones y víveres para dos meses. Los tripulantes del *San Giorgio* hundieron su nave a las 4.15 horas de la madrugada del día 22. Lo mismo se hizo con el mercante *Marco Polo*, anclado en el puerto.

El 25 de enero, o sea tres días después de la conquista de Tobruk, los ingleses ya desembarcaban los primeros suministros en el puerto. Ello se debió a que las tropas australianas se habían apoderado de sus instalaciones, casi intactas. También se encontraron en buen estado los pozos de agua que suministraban 180.000 litros diarios.

El conde Ciano comenta en su *Diario*: «En Sidi Barrani se habló de sorpresa. Pero se confió en Bardia, donde estaba Bergonzoli, el heroico militar. Bardia cayó en dos horas. Entonces se confió en Tobruk, donde estaba Petassi-Manella, el rey de los artilleros. Y Tobruk también cayó con rapidez. Ahora hablamos con gran confianza del talud de Derna. No comparto esas peligrosas ilusiones. El mal es grave, misterioso y profundo».

El mal no era misterioso, ni profundo. No era más que la consecuencia de un pueblo amante de la vida, mal armado, que se tenía que batir en una guerra que no deseaba. En estas condiciones, es lógico que ni quiera, ni sepa, ni pueda combatir. Muchas de las cosas de ese mal se explican con hechos como el que el propio Ciano comenta con fecha 23: «Le he entregado al Duce una carta muy seria del profesor Faccini, de Livorno, cuyo hijo, de 18 años, movilizado el 18 de enero, fue enviado el mismo día a Albania, sin saber siquiera lo que era un arma de fuego».

El día 22 los altos mandos ingleses ya consideraron la conquista de Bengasi como algo perfectamente posible. O'Connor hizo avanzar a los australianos a lo largo

de la costa, por la Via Balbia y Ain el Gazala, mientras que la 7.ª División blindada avanzaba por el interior hacia Mechili.

El día 24, los australianos tantearon las defensas de Derna, que se apoyaban en un impresionante escarpado de 200 metros de altura que se forma en la orilla izquierda del Uad Derna. Aquel mismo día la IV Brigada de la 7.ª División blindada tropezó con una fuerte resistencia, opuesta por los blindados del general Babini, que guarnecía Mechili. El dispositivo defensivo italiano se apoyaba en Mechili y Derna. Sin embargo, entre ambos puntos existía una gran brecha sin guarnecer, por lo que no cabía la posibilidad de que ambos puntos se apoyaran mutuamente. Esta situación permitió un ataque inglés por separado.

El día 25, O'Connor ordenó al general Creagh que cercara a Babini. Pero éste escapó durante la noche del 25 al 26, dirigiéndose hacia el noroeste, hacia las Montañas Verdes, o Yebel Achdar. O'Connor no pudo conseguir sus propósitos en esta ocasión, pero la retirada de Babini dejaba abierta la ruta hacia el golfo de Sirte. Sin embargo, los ingleses sólo contaban con 50 carros cruceros y 95 ligeros en Mechili. Además, la gasolina y las provisiones disponibles eran insuficientes para intentar llegar al golfo de Sirte. Por ello tuvieron que detenerse, para poder formar un depósito bien abastecido y esperar la llegada de dos regimientos de carros de combate, pertenecientes a la 2.ª División blindada, recién llegada a Egipto. Mientras tanto, las secciones ligeras de reparación acudían a Mechili para reparar los vehículos averiados, incluyendo toda aquella clase de vehículos italianos capturados que pudieran ser posteriormente utilizados por los ingleses.

La compañía de algibes de agua, recién creada como una unidad perteneciente al cuerpo de ejército, realizó una labor extenuante, ya que algunos de los pozos de agua de Mechili habían sido salados por los italianos antes de retirarse. Este fue un caso único en la guerra en el desierto, ya que esta acción no sólo supone una idea de retirada sin intención de regresar, sino también una falta de imaginación y de recursos. Un pozo de agua

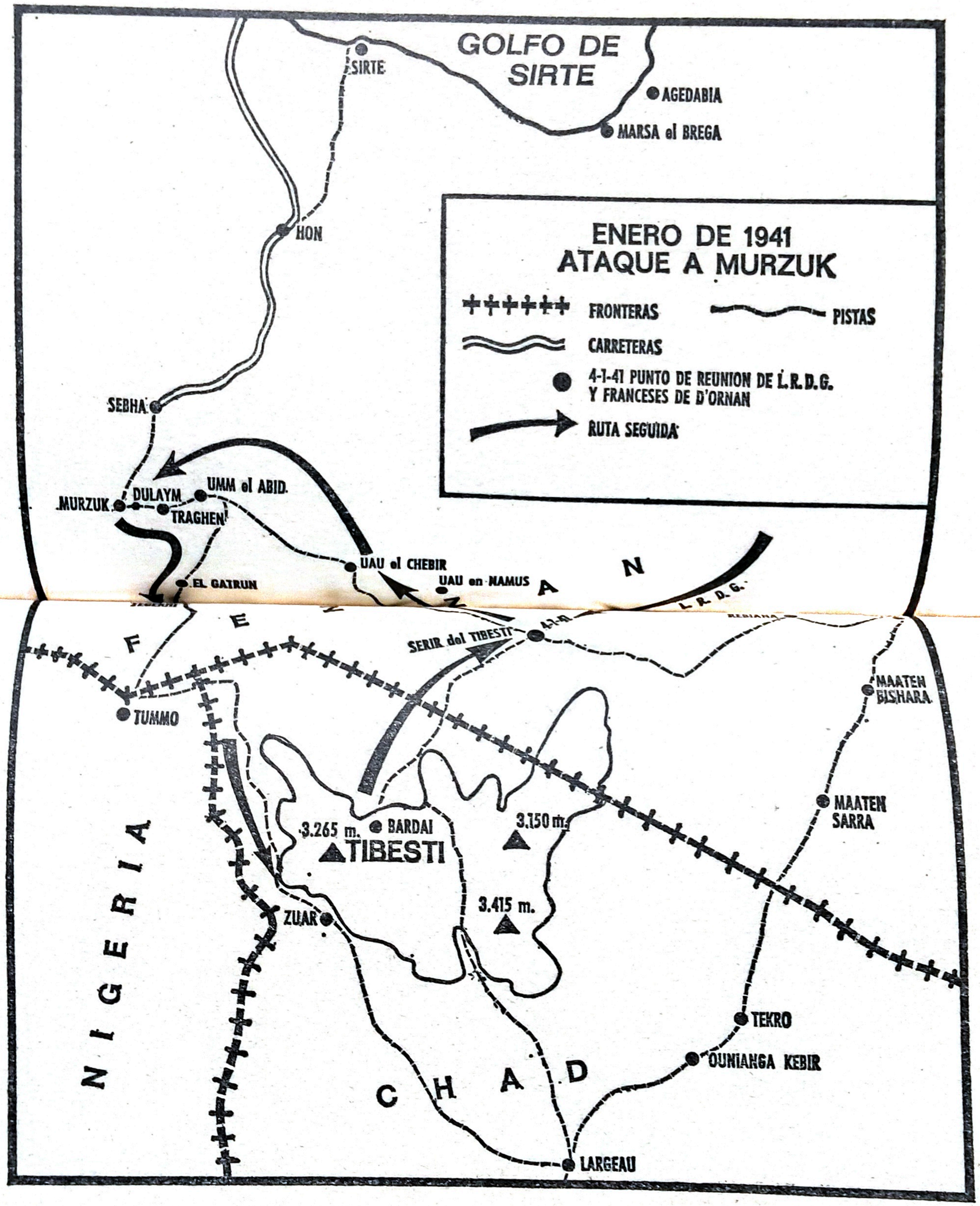
puede ser cegado, con la idea de volverlo a abrir cuando se pueda reconquistar, pero salarlo significa faltar a las más elementales reglas de humanidad en el desierto, aun en estado de guerra.

La presión australiana sobre Derna se mantuvo con objeto de hacer creer al general Tellera, jefe de las tropas italianas en Cirenaica, que el ataque principal seguiría la ruta de la costa. Esta presión dio sus frutos el día 30, cuando las tropas australianas ocuparon la posición.

Mientras O'Connor atacaba por el litoral, las patrullas del LRDG alcanzaban el 4 de enero un punto situado a 160 kilómetros al sureste del oasis de Uau el Chebir, en los límites del Tibesti en su conjunción con el Fezzan. Partiendo de allí se destacó un grupo hacia Kayudji, para encontrarse con otra patrulla de franceses libres y aprovisionarse de la gasolina que se había traído en camello desde Bardai, en el Chad. Mientras tanto, otras patrullas inspeccionaban la pista que iba desde Uau el Chebir hasta el oasis de Cufra.

El día 8, reunidos con la patrulla francesa al mando del coronel D'Ornano, compuesta por nueve hombres, decidieron atacar el puesto de Murzuk para sorprender a los italianos. Al día siguiente pasaron entre Uau el Chebir y Uau en Namus y el día 11 llegaban a la carretera de Sebha, a unos 15 kilómetros al norte de Murzuk. Las patrullas pernoctaron a tres kilómetros de distancia del puesto. Los ingleses hacía 18 días que habían partido de El Cairo, y ahora se encontraban a 1.600 kilómetros de distancia en línea recta.

El ataque se produjo el día 12. En Murzuk había un aeródromo de campaña, una estación de radio y una guarnición compuesta por 50 italianos y 150 libios. La entrada de las tropas inglesas en el pueblo sorprendió a los indígenas. Se pudo destruir el hangar con tres aparatos de bombardeo. El coronel D'Ornano resultó muerto durante el tiroteo que se produjo. La estación de radio también fue destruida y los asaltantes se retiraron sin atacar el fuerte, cuya guarnición no les persiguió. Esto


GOLFO DE SIRTE
SIRTE
AGEDABIA
MARSA el BREGA
HON
SEBHA
ENERO DE 1941
ATAQUE A MURZUK
FRONTERAS
PISTAS
CARRETERAS
4-1-41 PUNTO DE REUNION DE L.R.D.G. Y FRANCESES DE D'ORNAN
RUTA SEGUIDA
MURZUK
DULAYM
UMM el ABID.
TRAGHEN
UAU el CHEBIR
UAU en NAMUS
EL GATRUN
L.R.D.G.
SERIR del TIBESTI
TUMMO
MAATEN BISHARA
MAATEN SARRA
3.265 m.
BARDAI
TIBESTI
3.150 m.
3.415 m.
ZUAR
TEKRO
OUNIANGA KEBIR
LARGEAU
NIGERIA
CHAD

permitió a los ingleses pernoctar en Dulaym, cuyos habitantes acogieron a Abd el Galil con entusiasmo. Este era uno de los descendientes directos del fundador de la secta senussi y personalizaba y simbolizada el sentido de independencia del pueblo libio.

Las patrullas comenzaron a retirarse hacia el Chad, atacando y causando los mayores daños a los puestos militares que encontraban en su camino. El primero de ellos fue el de Traghen, que se rindió sin combatir. El siguiente fue el de Umm el Abid, que resistió el ataque y no pudo ser destruido por las escasas tropas anglo-francesas. Desde allí se desviaron hacia el Sur, siguiendo la carretera de El Gatrun y Tegerhi. Se había planeado un ataque contra El Gatrun, que debería realizarse en combinación con tropas de franceses libres que partirían de Tummo, junto a la frontera. Sin embargo, no se pudo realizar el encuentro con estas tropas a causa de la traición de unos guías tibbus. Por otra parte, la guarnición de El Gatrun ya había sido alertada y la aviación italiana también, por lo que Clayton, el jefe de la operación, decidió el día 14 dar por terminada su misión. Las tropas anglo-francesas se dirigieron hacia el Sur, atravesando la frontera en Tummo. Cuando llegaron a El Cairo habían recorrido 5.000 kilómetros.

El día 16, Leclerc se trasladó a Largeau para entrevistarse con los jefes de las patrullas. Deseaba conocer detalles de la incursión y sacar consecuencias para futuras acciones.

La Operación Exceso, refuerzo de Malta, tuvo lugar entre los días 6 y 13 de enero. El día 6 zarpaba de Gibraltar un convoy compuesto por la motonave *Essex* con destino a Malta y otros 3 mercantes con rumbo hacia El Pireo. El convoy iba protegido por la Fuerza F formada por el crucero ligero *Bonaventure* y 4 destructores, e iba acompañado por la Fuerza B, formada por los cruceros ligeros *Gloucester* y *Southampton* y un destructor destinado al mar Egeo. Lo que se intentaba descargar en Malta eran 4.000 toneladas de municiones y 3.000 toneladas de patatas, así como 12 «Hurricanes»,

transportados en el *Essex*, y 500 soldados que iban en el *Southampton*.

El día 7 zarpaban de Alejandría los cruceros *York* y *Orion*, acompañados por un petrolero y cuatro corbetas, con rumbo hacia la bahía de Suda, en Creta. Allí se reunieron con los cruceros ligeros *Ajax* y *Perth*, que pertenecían a la Fuerza D.

También zarparon las unidades que integraban la Fuerza A del almirante Cunningham, el *Warspite*, el *Valiant*, el *Illustrious* y 7 destructores. Su misión consistía en acompañar a Malta a otro convoy formado por los transportes *Breconshire*, de 9.800 toneladas, y el *Clan MacAulay*, de 10.500 toneladas. La escolta directa de este convoy estaba formada por la Fuerza C, integrada por el crucero *Calcuta*, 2 destructores y 4 corbetas.

Al mismo tiempo zarpaba de Gibraltar la Fuerza H del almirante Sommerville, compuesta por el *Renown*, el *Malaya*, el portaaviones *Ark Royal*, el crucero *Sheffield* y cinco destructores.

Hacia la medianoche de aquel mismo día 7, la flota de Cunningham fue descubierta por submarinos italianos.

El día 8 la Fuerza B desembarcó a los 500 soldados en Malta y zarpó de La Valetta en compañía del crucero australiano *Sydney* y de otro destructor, para salir al encuentro del convoy procedente de Alejandría.

Las Fuerzas A y D, además del *Sydney*, se situaron el día 9 a 210 millas al sureste de Malta. Mientras tanto la Fuerza H y el convoy fueron descubiertos a 100 millas al suroeste del cabo Spartivento, siendo atacados sin éxito por diez bombarderos italianos del tipo «SM-Savoia-79». A medianoche del mismo día la Fuerza H se separaba del convoy, dejándolo en compañía de las Fuerzas F y B, retirándose hacia Gibraltar.

El día 10 los torpederos italianos *Vega* y *Circe* atacaron el convoy al sur de Pantelaria. Al retirarse, el *Vega*, mandado por el capitán de fragata Fontana, fue bombardeado y hundido por los cruceros *Bonaventure* y *Southampton*. El destructor *Gallant* se metió en un campo de minas y perdió toda la proa a causa de una explosión. Tuvo que ser remolcado hasta Malta por el *Mohawk*, quedando definitivamente fuera de servicio.

La aviación alemana se prepara mientras tanto para atacar a la flota inglesa del Mediterráneo por primera vez.

La primera acción de bombardeo se llevó a cabo contra los navíos de la Fuerza A. En esta acción intervinieron la 1.ª Escuadrilla del 1.er Grupo de «Stuka», mandada por el capitán Hozzel, y la 2.ª Escudrilla del 2.º Grupo, mandada por el comandante Ennecerus. Ambas escuadrillas pertenecían al X Cuerpo Aéreo alemán, que a las órdenes del general Geissler tenía instalado su puesto de mando en Catania. Seis bombas alcanzaron al *Illustrious* y una al buque insignia *Warspite*. El portaaviones tuvo que refugiarse en Malta, después de haber sufrido graves averías. Como no se continuó el bombardeo mientras la nave se encontraba en La Valetta, se pudo llevar a cabo una reparación provisional y más tarde consiguió llegar a Alejandría. Desde allí fue enviada hacia Estados Unidos para ser totalmente reparada. Mientras tanto, la flota de Cunningham se quedó sin portaaviones durante dos meses, hasta que el *Formidable* se incorporó a ella.

El día 11 los «Stuka» atacaron a la Fuerza B y ocasionaron daños tan graves al *Southampton* que tuvo que ser hundido por los propios ingleses. El *Gloucester* también fue alcanzado ligeramente. Aquel mismo día llegaba a Gibraltar la Fuerza H.

El día 12 los cruceros *Orion, Perth* y el averiado *Gloucester*, acompañados por los destructores, se encontraron al oeste de Creta con la Fuerza A, dirigiéndose todos los buques hacia el puerto de Alejandría.

El X Cuerpo Aéreo alemán bombardeaba La Valetta el día 16 y conseguía averiar al *Perth* que acababa de llegar de Alejandría, así como a un mercante anclado en el puerto. El bombardeo se repitió el día 19 y cuatro días más tarde el *Illustrious* conseguía abandonar el puerto, con dirección a Alejandría.

El submarino *Neghelli*, al mando del teniente de navío Ferracuti, hundía al transporte *Clan Cumming*, de 7.300 toneladas, a la entrada del mar Egeo, aunque el

submarino fue posteriormente hundido por las cargas de profundidad del destructor inglés *Greyhound*.

Como muy bien se puede apreciar, la aparición en el Mediterráneo de los aparatos del X Cuerpo Aéreo alemán se reflejó en unas pérdidas inglesas mucho más sensibles que las que había conseguido nunca la aviación italiana. Este era el resultado lógico de la gran diferencia que existía entre ambos aliados, tanto en material como en instrucción.

El día 11, Hitler firmaba la directriz número 22, por la que se dictaban las normas que debían regir el apoyo alemán en el Mediterráneo.

La directriz comienza con un preámbulo en el que se reconoce que la situación en el área mediterránea exige que los aliados italianos reciban la ayuda alemana por razones estratégicas, políticas y psicológicas. Por otra parte, había que ayudar también en Tripolitania y se debía eliminar el peligro de un colapso italiano en Albania. Por lo tanto se ordenaba al jefe del ejército de tierra que proporcionara las fuerzas suficientes para colaborar con los italianos en la defensa de Trípoli, especialmente en la lucha contra las divisiones acorazadas enemigas. Se debían tomar las medidas oportunas para que hacia el 20 de febrero ya se encontraran en Libia una división acorazada y otra motorizada.

Por su parte, el X Cuerpo Aéreo debía seguir operando desde Sicilia, encomendándosele la misión de atacar a la flota inglesa y hostigar las comunicaciones marítimas inglesas entre el oeste y el este del Mediterráneo.

Además, se establecerían contactos con los italianos para establecer bases aéreas en Libia, con objeto de atacar desde allí los puertos británicos de Egipto. Para facilitar esta tarea, se solicitaba del Gobierno italiano que declarara cerrada a la navegación toda el área marítima comprendida entre Sicilia y el norte de Africa, con objeto de evitar incidentes con los barcos neutrales.

Finalmente, se daban normas para colaborar con Italia en su lucha contra Grecia y a continuación se decidía entablar conversaciones entre el Alto Mando alemán y el italiano para determinar los mandos de las tropas empeñadas en toda la operación.

Estas conversaciones terminaron el 19 de enero. A partir de entonces terminaba la «guerra paralela», como consecuencia directa del establecimiento de un mando coordinado.

Además, la directriz número 22 ordenaba que el grupo de transporte aéreo, que contaba con aparatos tipo «Junker-52», estacionado en Foggia, colaborara con el transporte de tropas, aunque se daba preferencia al transporte hacia Albania sobre el de Libia. La operación de transporte de tropas a Libia recibió el nombre clave de «Girasol».

No obstante, los acontecimientos ocurridos a mediados de enero contribuyeron a que se invirtiera esta preferencia. La Operación Girasol tuvo preferencia. Las tropas destinadas a Libia debían encontrarse allí hacia mediados de febrero, ya que se esperaba una enérgica acción por parte de las tropas acorazadas inglesas.

Así nació el famoso Afrika Korps alemán.

Otras de las actividades navales en aguas africanas fueron:

La 1.ª Flotilla de submarinos ingleses, al mando del capitán de navío Raw, con base en Alejandría, comenzó a actuar contra el tráfico marítimo italiano en el Mediterráneo central y oriental, siendo ayudada en su misión por otros submarinos con base en Malta. El día 9 el *Pandora*, al mando del teniente de navío Linton, hundía cerca de Cerdeña a dos barcos con un total de 8.000 toneladas, mientras que el *Parthian*, al mando del teniente de navío Rimington, hundía a otro mercante de 4.000 toneladas cerca de Calabria. El día 15, el *Regent*, al mando del teniente de navío Browne, hundía al transporte *Citta di Messina*, de 25.000 toneladas. El torpedero *Centauro* que le escoltaba no pudo impedir el hundimiento. Los submarinos *Ursula* y *Upright*, pertenecientes a la 10.ª Flotilla con base en Malta, no tuvieron éxito en su primera salida. Sin embargo, la 10.ª Flotilla realizaba una segunda salida entre el 27 de enero y el 3 de febrero, con la misión de vigilar la ruta Trapani - Trípoli. El *Upholder*, al mando del teniente de navío Wanklyn

hundió un mercante de 3.900 toneladas durante la noche del 28 al 29 de enero y consiguió torpedear otro mercante de 7.400 toneladas. El día 30, el *Unique* realizó un ataque contra un convoy, pero fue rechazado con éxito por las cargas de profundidad del torpedero de escolta *Aldebaran*.

Durante la noche del 7 al 8 de enero, los destructores italianos *Vivaldi, Malocello, Da Noli* y *Tarigo* y los torpederos *Vega* y *Sagittario* colocaron cerca del cabo Bon los campos de minas X-2 y X-3, con un total de 180 artefactos.

Durante la noche siguiente, bombarderos del tipo «Wellington» atacaron el puerto de Nápoles, averiando gravemente al *Giulio Cesare*. Tanto éste como el *Vittorio Veneto* fueron enviados a La Spezia para reparar y evitar el riesgo de nuevos bombardeos, ya que eran los únicos acorazados que quedaban en activo en la flota italiana.

El día 29 siete aparatos del tipo «Heinkel 111», pertenecientes al 4.º Grupo del X Cuerpo Aéreo alemán, mandados por el capitán Kühl, lanzaron minas en el canal de Suez, provocando la suspensión del tráfico durante varias semanas.

El día 31 partía de Gibraltar la Fuerza H del almirante Sommerville, que izaba su insignia en el *Renown* y estaba compuesta por el *Malaya*, el *Ark Royal*, el crucero *Sheffield* y 10 destructores. La flota puso rumbo hacia Cerdeña. Aviones torpederos pertenecientes al *Ark Royal* intentaron volar la presa del embalse de Tirso.

El submarino italiano *Capellini*, al mando del capitán de corbeta Todaro, actuó en aguas de las Azores y de Canarias. El día 5 encontró al mercante *Shakespeare*, de 5.000 toneladas, a la altura de cabo Verde. El mercante, que había quedado rezagado del convoy OB-262 que se dirigía desde Liverpool a Port Said, iba cargado con material de guerra. Antes de ser hundido entabló un duelo artillero con el *Capellini*. El submarino italiano recogió 20 náufragos. Lo mismo le ocurrió el día 14 al enfrentarse con el mercante armado *Eumaeus*, de 7.500 toneladas.

Las tropas del general Platt entran en Kasala el 18 de enero, cruzan la frontera del Sudán y siguiendo el cauce del río Gash ocupan el importante nudo de comunicaciones de Barentu. Otra columna ocupa Biskia, terminal del ferrocarril que parte de Masaua y sube a la altiplanicie pasando por Asmara y Agordat, tras salvar la impresionante garganta de Keren. Los ingleses también cruzan la frontera por Gallabat, ocupando Metemma.

En la frontera de Kenya se inician débiles tanteos de las tropas del general Cunningham, que ocupan la aldea de Ras Chiamboni, en la misma frontera de Somalia, junto a la costa. Mientras tanto, en la frontera entre Kenya y Etiopía las tropas inglesas ocupan algunas aldeas en los lagos Rodolfo y Stefania.

El Negus Hailé Selassie, que residía en Khartoum y había recibido la adhesión de numerosos cabecillas prófugos de Abisinia, entró el día 20 en el primer territorio liberado, simbolizando así su regreso a la patria.

El asesor militar del Negus fue el general Orde Wingate, una de las personalidades más interesantes de la Segunda Guerra Mundial. Más tarde se haría célebre por sus campañas en Birmania contra los japoneses. Ya se había destacado en 1938, en Palestina, al organizar los «escuadrones de combate nocturno», cuya misión principal consistió en neutralizar los sabotajes que realizaban los árabes contra los oleoductos petrolíferos del Cercano Oriente en su lucha de guerrillas contra los judíos y los occidentales. Su forma de actuar y su falta absoluta de respeto hacia las ordenanzas del ejército inglés hicieron que muchos generales ingleses le consideraran un loco peligroso.

Más tarde confirmaría una vez más su excelente calidad militar al ser nombrado por Wavell «consejero militar de S. M. Hailé Selassie». En el desempeño de este cargo, organizó unos grupos de guerrilleros indígenas que demostraron su alta calidad en la lucha contra las tropas italianas. Sus ideas, sencillas y formidables a la vez, así como su conocimiento instintivo de la mentalidad indígena, le facilitaron mucho su misión. Uno de sus mejores aciertos fue el de armar solamente a las tribus fieles al Negus, evitando de este modo grandes problemas, no sólo en aquellos tiempos sino también en el futuro.

El 20 de enero tomaba posesión de su cargo el presidente electo de Estados Unidos, F. D. Roosevelt. El día 29 ya se iniciaron conversaciones secretas entre los Estados Mayores inglés y norteamericano, en Washington.

El mismo día 29 fallecía el general Metaxas, primer ministro griego que había rechazado sistemáticamente la ayuda militar inglesa mientras ésta no fuera lo suficientemente fuerte como para decidir por sí misma la posibilidad de iniciar una ofensiva abierta. Su sucesor, inquieto ante las concentraciones de tropas alemanas en la frontera con Bulgaria, pidió ayuda a Churchill.

Ya hemos visto cómo los jefes de las patrullas anglofrancesas se reunían en Largeau con Leclerc para estudiar los detalles de las recientes operaciones desarrolladas contra los oasis del sur del Fezzan. En estas reuniones nació la idea de llevar a cabo un ataque coordinado contra el oasis de Cufra; en realidad, la idea era original del fallecido coronel D'Ornano y Leclerc sólo se limitó a recogerla.

Leclerc, que como ya vimos se escapó a Londres para seguir a De Gaulle, es otro de los militares profesionales cuya vida sufrió una evolución radical durante la Segunda Guerra Mundial. Fue alumno de la Academia Militar de Saint Cyr, de donde salió con el grado de teniente de caballería y a donde no tardó en volver como instructor. El vizconde de Hautecloque era capitán al empezar la guerra, y la terminó siendo teniente general. Es raro que un buen guionista no se haya dedicado a realizar una película relatando su vida que, sin duda alguna, es fantástica.

El problema de Cufra queda resumido con las siguientes cifras:

Distancia desde Largeau, base de la operación: 900 kilómetros.

Distancia desde Fort Lamy, cuartel general del Chad: 1.620 kilómetros.

Pozo con agua más cercano a Cufra, en la ruta desde Largeau: Tekro, a 580 kilómetros de Cufra.

Guarnición enemiga estimada: 400 hombres.

Existían otros dos pozos, el de Sarra a 320 kilómetros y el de Bishara a 150 kilómetros de Cufra, pero ambos estaban cegados y por lo tanto eran inútiles. Sin embargo, las distancias citadas son en línea recta y no representan la verdadera distancia a recorrer. Si a esto se añade que la distancia entre Fort Lamy y Douala, de donde tenían que llegar los pertrechos, era de 1.120 kilómetros, se comprenderá que el problema era logístico, antes que táctico. Lo difícil no era atacar el oasis de Cufra, sino llegar hasta allí en condiciones de poder hacerlo, con un mínimo de posibilidades de éxito. Por si esto fuera poco, los italianos tenían un puesto guarnecido en el oasis de Uweinat, en la frontera entre Libia, Sudán y Egipto. Desde allí se podía atacar el flanco de la ruta de penetración hacia Cufra. Sin embargo, los italianos decidieron abandonar el oasis de Uweinat, a causa de la dificultad con que tropezaban para proporcionarle suministros.

Las patrullas partieron de Largeau el 26 de enero. Las tropas de Leclerc estaban compuestas en su mayor parte por indígenas sarras, procedentes de Fort Archambault, que eran excelentes combatientes. Atravesaron las estribaciones orientales del Tibesti y se dirigieron hacia Ounianga Kebir, llegando al puesto fronterizo de Tekro, aún dentro del territorio del Chad. Entonces se destacaron dos patrullas inglesas. Una de ellas llegaba el día 31 a Yebel Cherif, 100 kilómetros al sur de Cufra, mientras que la otra quedaba en reserva en las cercanías de Maaten as Sarra. La primera fue atacada por una patrulla italiana a las 15.30 horas del día 31.

(Los italianos disponían en la zona sur del desierto libio de siete compañías motorizadas, además de las guarniciones fijas en los puestos. Por otra parte, los

movimientos de las compañías motorizadas estaban perfectamente coordinados con la aviación.)

La patrulla inglesa, mandada por el comandante Clayton, estaba compuesta por 11 vehículos y unos 30 hombres. La patrulla italiana contaba con 5 vehículos, 44 hombres y 4 cañones «Breda» de 20 mm. La aviación italiana estaba compuesta por 3 cazas al mando del capitán Moreschini. En el transcurso del combate, los italianos sufrieron tres muertos y dos heridos, mientras que los ingleses perdían tres vehículos, que fueron incendiados, cuatro muertos y varios heridos. Consiguieron capturar a dos soldados italianos y se retiraron hacia Sarra.

La presencia de la patrulla italiana fue debida a la falta de secreto. En Largeau la gente se saludaba por la calle diciendo: «¡Hacia Cufra!» Aunque parezca incomprensible, no hay lugar en el mundo donde las noticias corran más de prisa que en el desierto.

El comandante Clayton había caído en poder de los italianos.

10

Febrero de 1941

Reorganización de la aviación del Eje en el Mediterráneo. Graziani evacúa Cirenaica; Wavell decide avanzar hasta el golfo de Sirte. Batalla de Beda Fomm y toma de Bengasi. Ayuda inglesa a Grecia; disolución del XIII Cuerpo de Ejército inglés y creación del Cirenaica Command. Ataques ingleses contra el Africa Oriental Italiana desde Sudán y Kenya. Tropas belgas congoleñas luchan contra los italianos en el Africa Oriental Italiana. Operación Girasol: el Afrika Korps pasa a Libia. Rommel en Trípoli. Primeros convoyes para el Afrika Korps. Tanteos en Sirte. Primer encuentro entre alemanes e ingleses. Ataque franco-británico contra el oasis de Cufra. Actividades navales. Bombardeo naval de Génova. Cierre del canal de Suez.

La primera realidad, consecuencia de la creación del mando coordinado de las potencias del Eje, es la distribución de misiones a la aviación y la creación de sectores de acción. La aviación italiana quedó encargada del reconocimiento, ataque y cooperación con la marina en el sector occidental del Mediterráneo y del tráfico hacia Libia, mientras que la aviación alemana operaba en el sector central y oriental.

El 2 de febrero, el mariscal Graziani ordenaba la evacuación de Cirenaica para concentrar sus tropas en el golfo de Sirte y asegurar la defensa de Tripolitania. Comoquiera que el general Gariboldi tuvo que ser sustituido por el general Tellera, este último fue el encargado de llevar a cabo la retirada.

La aviación inglesa, que se había adueñado del aire, no tardó en descubrir el movimiento de retirada italiano por Derna y Cirene. O'Connor comprendió que debía evitar esta retirada estratégica, aun cuando no hubiera terminado todavía de aprovisionar a sus tropas. El 29 de enero, Wavell había enviado al general Dorman-Smith al cuartel general de O'Connor para estudiar el fin de la campaña en Cirenaica. La situación era difícil: a la 7.ª División blindada sólo le quedaban 50 carros cruzero y antes de llegar a la costa del golfo de Sirte todavía tenía que recorrer 250 kilómetros desde Mechili. Ante la gravedad de la situación, el propio Wavell se presentó en el cuartel general de O'Connor y de su entrevista con éste y con los generales Dorman-Smith y Creagh se decidió intentar cortar la retirada enemiga al sur de Bengasi.

Creagh recibió la orden de alcanzar la Via Balbia pasando por Soluch, mientras Mackay y los australianos avanzaban por la costa, cruzaban las Montañas Verdes y mantenían la presión sobre la retaguardia italiana, al mismo tiempo que continuaban su avance hacia Bengasi. Cirene fue ocupada el día 3, aunque los árabes cometieron innumerables saqueos y asesinatos antes de la llegada de los ingleses. Al día siguiente caían Slonta y Maraua.

La 7.ª División blindada emprendía la marcha al amanecer del día 4. Era la primera vez que una gran unidad mecanizada se atrevía a atravesar el desierto. Los generales O'Connor y Dorman-Smith la siguieron en su coche de mando, dejando atrás a su Estado Mayor.

El 11.º Regimiento de húsares, seguido por la IV Brigada blindada y la II Brigada de fusileros partió hacia Zauiet Msus, situado a 100 kilómetros al este de la Via Balbia. Por la noche, el general Harding se incorporó al puesto de mando avanzado. No tardaron en aparecer graves problemas como consecuencia de la marcha por el desierto; faltaban medios, era muy difícil determinar la posición exacta de algunas unidades y para colmo

de males se desató una fuerte tormenta de lluvia que azotó toda la región. El avance fue lento, pero constante. Tras treinta horas de marcha se alcanzó Zauiet Msus.

La tormenta también retrasaba el avance de las tropas australianas, que además veían dificultada su marcha por toda una serie de destrucciones de las tropas italianas en retirada.

Al saber que los italianos aceleraban su marcha, O'Connor decidió dividir sus fuerzas blindadas en dos grupos. Uno de ellos se dirigiría hacia la costa por Antelat, mientras el otro lo hacía por Soluch.

A las siete de la mañana del día 5 salía de Zauiet Msus el coronel Combe al mando de una columna de coches blindados, una batería de artillería y una sección de cañones anticarro. Todos los vehículos iban cargados al máximo de combustible y municiones. De este modo se tenía la seguridad de llegar a la Via Balbia con la mayor cantidad posible de municiones y con una suficiente capacidad de maniobra, para cerrar el paso por Antelat. A pesar de las dificultades que presentó el terreno embarrado, se pudo llegar a Sidi Saleh, en la costa. Los efectivos del coronel Combe no llegaban a los 2.000 hombres; disponía de veinte cañones, pero carecía de carros de combate. Es significativo el hecho de que de 140 vehículos sólo fallara uno, lo cual habla en favor de mecánicos y conductores.

Los pocos reconocimientos aéreos que se pudieron hacer permitieron observar una gran concentración de vehículos italianos al sur de Bengasi. Este contingente de vehículos, fraccionados en columnas, se dirigían hacia El Agheila. El general Creagh llegó a las 10.30 horas a Antelat y envió varios carros de combate y una batería de artillería hacia Beda Fomm. Esta pequeña columna llegó a su destino hacia el mediodía, tomando posiciones con toda rapidez. Poco después, a las 12.30 horas, aparecían los primeros camiones italianos.

Las tropas italianas quedaron sorprendidas al descubrir allí a las inglesas, ya que suponían que se encontraban a varios centenares de kilómetros por detrás de

ellos. Su asombro les impidió reaccionar con prontitud y habilidad. Iniciaron una serie de ataques frontales contra las fuerzas inglesas, que se habían desplegado en abanico. Ni siquiera intentaron realizar una maniobra de flanco. Los ataques se fueron sucediendo uno tras otro sin mayor éxito, provocando con ello un fantástico embotellamiento de tráfico en la Via Balbia. A las 15 horas llegó otra columna italiana que fue capturada por los ingleses y la misma suerte corrió una tercera columna que llegó a las 17 horas. Mientras tanto, la IV Brigada blindada llegaba a Antelat a las 16.30 horas, después de haber atravesado un terreno muy difícil. Contaba con un total de veinte carros crucero y treinta y seis carros ligeros. El general Creagh ordenó un ataque inmediato contra el flanco de Beda Fomm.

El día 6, mientras caía una lluvia torrencial, los italianos intentaron romper la barrera que les oponía el coronel Combe. Un pequeño número de carros medios consiguió atravesarla, aunque treinta de ellos fueron destruidos.

Mientras tanto, los australianos continuaban su avance por la costa. Ocuparon Barce, donde los italianos habían destruido los depósitos de agua y la central eléctrica antes de retirarse. También fueron ocupados El Abiar, Regima y el aeropuerto de Benina, en cuyas pistas encontraron 22 aviones destruidos, además de los hangares destrozados. Cuando entraron en Bengasi la población civil italiana huía de las depredaciones y asesinatos que cometían los árabes, mientras que los depósitos de gasolina ardían en el puerto.

El tapón de Beda Fomm cumplió su misión a la perfección y el aniquilamiento del X Ejército italiano fue casi total. Se hicieron 20.000 prisioneros, entre los que se encontraban los generales Cona, que sustituyó a Tellera al morir éste; Bergonzoli, que había vuelto a escapar al cerco de Derna; Bignani, de los bersaglieri; Villanis, de artillería; Negroni, de ingenieros; Bardini, de las tropas motorizadas, y Giuliano, jefe de Estado Mayor del general Cona. También se ocuparon 112 carros medios, 216 cañones y 1.500 vehículos de todas clases.

Wavell nombró al general Wilson como gobernador

militar de Cirenaica, por lo que éste volvía a convertirse en superior directo de O'Connor. El general O'Connor no tardó en pedirle permiso para continuar su avance hacia Trípoli, basándose en dos circunstancias muy importantes: la posesión de los puertos de Bardia, Tobruk, Derna y sobre todo Bengasi, facilitaba la llegada de suministros, y además las tropas enemigas estaban totalmente desmoralizadas. Dorman-Smith fue enviado a El Cairo para entrevistarse con Wavell y consultarle al respecto. Cuando el día 12 entró en su despacho quedó asombrado: los mapas de Libia habían sido sustituidos por los de Grecia. En aquellos momentos, Rommel ya estaba volando desde Catania hacia Trípoli.

Churchill había decidido concentrar las posibilidades militares de Wavell en la ayuda a Grecia, en contra de la amenaza alemana que se cernía desde Rumania y Bulgaria. Esta decisión fue tomada a despecho de los consejos de todos sus colaboradores militares, y quizá influyera en ella la aventura de Galípoli durante la Primera Guerra Mundial. Churchill no tuvo en cuenta que el general O'Connor contaba con grandes posibilidades de vencer en Tripolitania a un ejército italiano desmoralizado.

Puede afirmarse que, en principio, la táctica está supeditada a la estrategia. Pero ahora la estrategia se equivoca. El general Metaxas ha muerto y los griegos piden la ayuda de Inglaterra. El general Kennedy, director de operaciones del Ministerio inglés de la Guerra, ya había dicho el 13 de diciembre: «Por muy importante que sea la defensa de Salónica, no podemos emprenderla con efectivos inferiores a 20 divisiones y por ahora no disponemos de esas fuerzas». El general Dill, jefe del Estado Mayor imperial, también se opuso a la idea el 11 de febrero. El 15 de febrero, Kennedy enviaba al primer ministro una nota que decía: «Vamos a sacrificar en el Cercano Oriente nuestra potencia defensiva, para adoptar una estrategia errónea en Grecia».

Churchill no tuvo en cuenta los éxitos obtenidos a

costa de tantos sacrificios. El general O'Connor, que sólo contaba con dos divisiones, había destrozado un ejército de diez divisiones, haciendo más de 130.000 prisioneros, y cogiendo 180 carros medios, 220 carros ligeros, 1.290 cañones y conquistando plazas fortificadas. Todo esto había costado un precio relativamente bajo: 500 muertos, 1.373 heridos y 55 desaparecidos. Sus cuatro batallas, las de Sidi Barrani, Bardia, Tobruk y Beda Fomm, son cuatro modelos de sencillez, precisión y explotación del éxito inicial. Su jefe de Estado Mayor, general Harding, que más tarde sería nombrado mariscal de campo, escribió: «El plan de batalla siempre nacía en el cerebro de O'Connor. Su pericia en calcular los riesgos y su audacia en aceptarlos fueron las dos claves que convirtieron lo que hubiera podido ser un éxito limitado, en una campaña victoriosa». Pues bien, la «estrategia» de Churchill iba a anular ahora todo aquel esfuerzo.

Cuando Trípoli ya estaba al alcance de la mano, Churchill va a cometer un error similar al de Mussolini: abrir un segundo frente en los Balcanes, cuando todavía no ha terminado la acción en Libia. El comentario del mariscal lord Alan Broke no puede ser más sencillo, ni más contundente: «¿Por qué los políticos no aprenderán de una vez el sencillo principio de la concentración de fuerzas en un punto vital, evitando la dispersión del esfuerzo?»

Churchill se dejó llevar por sus «impulsos», que en este caso tuvieron consecuencias desastrosas. Los planes de O'Connor eran los siguientes: atacar el 20 de febrero, con el apoyo de la aviación y de la flota, lanzando hacia delante a la 7.ª División blindada y a la 2.ª División blindada, recién llegada. Wavell telegrafió a Londres en un intento de cambiar las órdenes recibidas, pero el día 12 recibió contestación de Churchill: Grecia tenía prioridad absoluta, y si era necesario también Turquía.

Las avanzadillas inglesas habían ocupado El Agheila el día 8. Esta era una base excelente para iniciar el ataque en el golfo de Sirte, pero el episodio griego permitió que la guerra se prolongara otros dos años en

Libia. O'Connor se enteró el 13 de febrero de que había quedado en suspenso la realización de todos sus planes. El XIII Cuerpo de Ejército, que ya era una unidad perfectamente acoplada, se esfumó y en su lugar apareció el Cirenaica Command, mandado por el general Neame y reducido a la 9.ª División de infantería australiana a las órdenes del general Morshead, la III Brigada blindada del general Gambier-Parry, que acababa de llegar al frente y que en parte estaba armada con carros capturados a los italianos, y la III Brigada india, que quedó acantonada en el delta del Nilo, como reserva. La 9.ª División de infantería quedó acantonada en Tobruk y los novatos de la III Brigada blindada pasaron a primera línea en El Agheila.

Más de 57.000 hombres iban a ser enviados a Grecia: la 2.ª División de infantería neozelandesa, la 6.ª y 7.ª Divisiones de infantería australiana, una brigada blindada y un grupo de brigadas polacas.

Ante la creciente amenaza inglesa contra Abisinia, se confió la defensa de Masaua al almirante Bonetti. La defensa de la base naval fue preparada a base de un campo atrincherado por la parte de tierra. La guarnición estaba compuesta por una brigada de infantería indígena, unida a las fuerzas de marinería que armaron más de 60 cañones procedentes en su mayor parte de desguaces. Se minaron los accesos, tanto por tierra como por mar y se redactó un detallado plan de destrucciones en previsión de un posible éxito inglés. El día 1.º de febrero, los ingleses avanzaron desde Barentu y se apoderaron de Agordat. La 5.ª División india del general Platt había sido reforzada con la 4.ª División procedente de Libia. Las fuerzas de Platt se preparaban ahora para enfrentarse a los defensores del paso de Keren, paso obligado en la ruta hacia Masaua.

Mientras tanto, en la frontera de Kenya, el general Cunningham iniciaba el ataque al sur de Somalia adelantándose un poco al final de la época de las lluvias. Cunningham disponía de la 11.ª y la 12.ª Divisiones de infantería. El 10 de febrero se llevó a cabo la Operación Canvas contra el puerto somalí de Chisimaio: parte de la flota inglesa de las Indias Orientales, al mando del vicealmirante Leatham, con los cruceros *Shropside*, *Ceres* y *Capetown* y una escolta de destructores, así como los aparatos del portaaviones *Hermes*, bombardearon el puerto y cañonearon a las columnas que se desplazaban por la carretera costera. Después, también bombardearon Mogadiscio, hundiendo en el puerto al petrolero italiano *Pensilvania*, de 6.900 toneladas. Este puerto ya había sido bombardeado y minado por los aparatos del portaaviones *Formidable* cuando éste se dirigía a sustituir al averiado *Illustrious*, acción que se repitió contra Masaua al pasar por el mar Rojo.

Contando con este apoyo aeronaval, las tropas de Cunningham ocuparon Afmadú el día 11, cruzaron el río Yuba al día siguiente y ocuparon Chisimaio el día 14. El día 20 se luchó con intensidad alrededor del fuerte Mera y de la posición de Gelib, que fueron conquistados los días 20 y 22 respectivamente. Después se continuó el avance por la costa, manteniéndose la colaboración con la Flota. Se llegó a Brava mientras que otras columnas inglesas que avanzaban por el interior ocupaban Moyale. El día 25 caía la capital de Somalia, Mogadiscio. Aquel mismo día se incorporaban a las fuerzas inglesas las primeras tropas belgas procedentes del Congo.

En junio de 1940 el Gobierno belga había enviado a Pierre Ryckmans, gobernador general del Congo, la siguiente declaración: «El Congo es el más importante activo de Bélgica en esta guerra; está completamente al servicio de los aliados y de la patria». Ryckmans cumplió su misión con toda la amplitud e intensidad que le permitieron las circunstancias: se impulsó la extracción de minerales estratégicos y la producción de todo aquello que fuera interesante para la guerra. Además, quiso participar activamente en los combates. Para ello se convirtieron en unidades militares a las de la policía colonial, movilizando todos los recursos. De este modo se crearon tres brigadas mixtas, cada una de las cuales contaba con dos regimientos de infantería, con tres batallones cada uno, una batería de artillería de campaña,

una compañía de ciclistas, otra de zapadores, cuartel general y servicios. Sobre el papel todo había parecido sencillo, pero el primer problema ya se presentó cuando se tuvieron que nombrar los cuadros de mando intermedios entre los blancos coloniales, tanto que la primera brigada tenía 1.800, la segunda 900 y la tercera sólo 600.

Las primeras tropas belgas entraron en Kenya y el Sudán el 1.º de febrero.

Ya hemos visto como las circunstancias de Cirenaica hicieron variar el orden de prioridad de la ayuda alemana a Italia en Albania y Trípoli. La Operación Girasol pasó ahora a un primer plano.

Si se conoce algo de la lucha en el Africa del Norte, estos conocimientos casi siempre van precedidos de un nombre: Erwin Rommel. Pero más que un nombre se trata en este caso de un mito. Como ya he dicho en el prólogo de esta obra, una de las finalidades de la misma es la de colaborar a destruir los mitos que considero como la verdadera plaga de la Historia.

El Estado Mayor alemán sabía que las principales causas del fracaso de Graziani eran:

El hecho de que ni el ejército ni el pueblo italianos conocían la verdadera finalidad de aquella guerra.

El hecho de que el soldado italiano estaba peor armado que sus enemigos.

Y, finalmente, la incapacidad industrial italiana para armar convenientemente a sus fuerzas armadas.

Si se deseaba ayudar se debía hacer con fuerzas adecuadas compensando así la falta de mecanización de las unidades italianas en Libia.

El 6 de febrero, el mariscal Von Brauchitsch informaba al general Rommel que debía abandonar el mando de su división acorazada, de guarnición en Burdeos, para ir a Libia, al frente de un cuerpo de ejército formado por la 15.ª División acorazada y la 5.ª División ligera. Este cuerpo de ejército se llamaría Afrika Korps

y tácticamente estaría supeditado al comandante en jefe italiano de Libia.

Más tarde, en el cuartel general del Führer, Rommel recibió las siguientes órdenes:

Concentrar sus unidades, a medida que fueran llegando, en Trípoli. Teniendo en cuenta la capacidad de desembarco de las instalaciones portuarias de Trípoli se esperaba que la 5.ª División ligera acabaría de llegar a mediados de abril y la 15.ª División acorazada hacia finales de mayo.

Acudir a primera línea sólo cuando el cuerpo de ejército contara con todos sus efectivos.

Defender Tripolitania, para favorecer la acción de la aviación alemana.

Las tropas motorizadas italianas estarían subordinadas al Afrika Korps.

El Afrika Korps estará a las órdenes del comandante en jefe de Libia.

Hasta el momento no habían existido en Libia verdaderas unidades acorazadas. Graziani le había escrito al Duce el 27 de diciembre: «La dura experiencia de estas amargas jornadas nos lleva a la conclusión de que una sola división acorazada es más poderosa que todo un ejército de infantería». Italia había pagado un precio muy alto antes de darse cuenta de que no era lo mismo hacer una guerra moderna en una colonia, que hacer una guerra moderna con un ejército colonial.

Si esta idea se hubiera tenido en cuenta en octubre de 1940, cuando los alemanes ofrecieron la colaboración de una división acorazada, quizá las cosas hubieran sido de otro modo.

Libia se había salvado, al menos por el momento, sólo gracias a que Churchill había trasladado el centro de gravedad hacia Grecia.

El 4 de enero, el Duce había ordenado trasladar a Libia a la 32.ª División blindada «Ariete» y la 102.ª División motorizada «Trento». Esta era una forma de reconocer su error, aunque habría llegado demasiado tarde si Churchill no hubiera tomado su fatídica decisión.

Ya sabemos que los alemanes habían entrenado al personal que debía combatir en Africa y habían probado

todo el material que debía ser utilizado allí. Sin embargo, pronto veremos que esta previsión en la preparación y puesta a punto de las unidades no estuvo acompañada por una dirección acertada de las operaciones por parte del Alto Mando. Mussolini, Cavallero y Kesselring se cansarán de intentar hacer comprender a Hitler la enorme importancia que tenía el Mediterráneo como teatro de operaciones.

Cuando Rommel aterrizó en Trípoli el 12 de febrero, el ejército inglés de Cirenaica era una sombra de lo que O'Connor había conseguido que fuera. Las tropas del Cirenaica Command que acababan de llegar al frente carecían de experiencia en el combate y estaban muy dispersas. El día anterior, Rommel había visitado al general Guzzoni en Roma. Guzzoni era el jefe del Estado Mayor italiano y con él discutió Rommel los detalles del traslado de las fuerzas alemanas a Libia. A continuación marchó hacia Catania, acompañado por el coronel Schmundt, ayudante de campo de Hitler, y por Roatta, jefe del Estado Mayor del ejército italiano. Allí visitó al general Geissler, jefe del X Cuerpo Aéreo alemán. Se estudiaron las necesidades de campos de aviación para la Luftwaffe en Libia, el medio de conseguir detener el posible avance inglés mediante ataques aéreos y la cooperación con las tropas acorazadas. Durante aquella entrevista, Rommel se tuvo que enfrentar, ya antes de su llegada a Libia, con la «manera» italiana de dirigir la guerra moderna: Rommel se enteró por boca de Geissler de que les habían rogado a los aviadores alemanes que no bombardearan Bengasi ya que numerosos oficiales y funcionarios civiles italianos tenían montada casa en aquella ciudad. Se efectuó una breve consulta al cuartel general del Führer y poco después se llevaba a cabo el primer bombardeo alemán sobre aquella plaza.

La primera noticia que recibió Rommel cuando descendió del avión en el aeropuerto de Castel Benito, en Trípoli, fue la que le comunicó el teniente Keggenreiner, oficial de enlace: Graziani había dimitido, siendo sustituido por su antiguo jefe de Estado Mayor, general Gariboldi. También se enteró de la desastrosa retirada italiana de Cirenaica, con la pérdida y el abandono de casi todo su equipo y material. Rommel no tardó en comprender que la moral del ejército italiano era muy baja.

En el golfo de Sirte sólo quedaban efectivos equivalentes a un regimiento, formando una agrupación de infantería al mando del coronel Grati, así como una pequeña unidad motorizada al mando del comandante Santa María.

El almirante Cunningham se había quedado sin portaaviones después de las graves averías sufridas por el *Illustrious*. Este hecho, unido a la amenazadora presencia del X Cuerpo Aéreo, decidió al almirante a no salir con sus naves, a pesar de las protestas llegadas desde Londres. De esta forma, los convoyes que zarpaban de Italia con rumbo a Libia pudieron pasar con toda tranquilidad. El día 5 había salido uno de los más importantes, formado por los transatlánticos *Esperia*, de 11.400 toneladas; *Conte Rosso*, de 17.900; *Marco Polo*, de 12.300; y *Calitea*, de 4.000 toneladas. El convoy iba protegido por el crucero *Giovanni delle Bande Nere* y los destructores *Freccia*, *Saetta* y *Tarigo*, que llegaron sin novedad a su destino y regresaron el día 11 transportando 5.000 civiles evacuados de Libia.

El Alto Mando naval italiano organizó el transporte de las tropas alemanas, dosificando los convoyes de acuerdo con la limitada capacidad de descarga del puerto de Trípoli. El primero de ellos zarpó el día 8 de Nápoles. Estaba formado por los mercantes *Ankara*, de 4.800 toneladas; *Arcturus*, de 2.600, y *Alicante*, de 2.200, escoltados por el destructor *Turbine* y los torpederos *Orsa*, *Centauro* y *Missori*. El día 11 llegaban sin novedad a su destino. Mientras este convoy regresaba a Italia, fue objeto de un ataque ineficaz por parte de aviones torpederos con base en Malta.

El segundo convoy del Afrika Korps partió el día 12, también desde Nápoles, vía Palermo. Estaba formado por los mercantes *Adana*, de 4.200 toneladas; *Aegina*, de 2.500; *Kybelfels*, de 7.800, y *Ruhr*, de 6.000 toneladas. Iba

protegido por el destructor *Camicia Nera* y por el torpedero *Procione*. Este convoy también llegó sin novedad a Trípoli el día 14. Después siguieron otros convoyes que no tuvieron ningún tropiezo. La buena suerte terminó el día 25. El día anterior había zarpado el convoy integrado por los transatlánticos *Esperia, Conte Rosso, Marco Polo* y *Victoria,* protegidos por los destructores *Camicia Nera* y *Baleno,* el torpedero *Aldebarán,* los cruceros *Giovanni delle Bande Nere* y *Armando Díaz* y los destructores *Ascari* y *Corazziere.* El submarino inglés *Upright,* al mando del teniente de navío Norman, torpedeó al *Armando Díaz* frente a Kerkenah; el crucero, alcanzado en un pañol de municiones, se hundió con rapidez. El convoy llegó a Trípoli el día 26.

Pero éste no fue el único éxito de los submarinos ingleses: el *Regent,* al mando del teniente de navío Browne, torpedeó uno de los dos mercantes que iban escoltados por los destructores *Freccia, Saetta* y *Turbine.* Aunque el mercante no se hundió, tuvo que ser remolcado por el *Saetta.* Poco después, el mismo *Regent* torpedeaba al mercante *Sabbia,* de 2.400 toneladas, frente a Trípoli, mientras que el submarino inglés *Ursula,* al mando del teniente de navío Ward, hundía al *Silvia Trepcovich,* de 5.800 toneladas.

Las primeras unidades alemanas que llegaron a Libia fueron el 3.er Batallón de reconocimiento y un batallón anticarro, ambos pertenecientes a la 5.ª División ligera. Al mismo tiempo, la aviación alemana iniciaba su traslado a Africa. El primer jefe de la Luftwaffe en Libia fue el general Fröhlich.

El día 12, Rommel se entrevistaba con su jefe inmediato, el general Gariboldi, para comentar el estado de la situación. El problema principal era ganar tiempo. Había que defender el golfo de Sirte y detener al avance inglés. En realidad este último problema no existía, pues ya hemos visto cómo las tropas inglesas se detuvieron en El Agheila. No obstante, Rommel estaba decidido desde el principio a aplicar aquella vieja táctica que dice que la mejor forma de defenderse es atacar.

Rommel realizó un reconocimiento aéreo, acompañado por el coronel Schmundt, y pudo comprobar que

entre Sirte, donde estaban las tropas italianas, y El Agheila, donde se habían detenido los ingleses, existía una extensa zona de nadie. También observó que entre Sirte y Buerat había muy pocos accidentes naturales donde apoyar la defensa. El día 13 se adelantaron hacia el golfo de Sirte las Divisiones italianas de infantería 17.ª «Pavia», al mando del general Zaglio, y 27.ª «Brescia», al mando del general Cremascoli, que constituían el renacido X Cuerpo de Ejército. Estas dos divisiones fueron seguidas por la División «Ariete», parcial y débilmente motorizada, ya que sólo contaba con 80 carros, al mando del general Baldassare. Este movimiento de tropas fue muy lento y penoso a causa de la falta de medios de transporte.

El día 15, Gariboldi y Rommel pasaban revista a la primera unidad del Afrika Korps, en Trípoli. El 3.er Batallón de reconocimiento, mandado por el barón Von Wechmar, partió de inmediato hacia el frente, a donde llegó el día 16. Con objeto de engañar al servicio inglés de reconocimiento aéreo se montaron siluetas de madera en forma de carros blindados sobre los automóviles, dando así la impresión de que se trataba de una fuerza blindada.

Al descubrir algunos movimientos ingleses entre El Agheila y Agedabia, Rommel ordenó al 3.er Batallón de reconocimiento que se adelantara hasta la zona de En Nofilia. A este batallón le siguió el Batallón motorizado de Santa María y el 3.er Batallón alemán de anticarros. Su misión consistía en anular el espacio vacío entre ambos ejércitos y entrar en contacto con las avanzadillas enemigas. Mientras se ocupaban los pozos de agua salobre de En Nofilia, las tropas de las divisiones «Brescia» y «Pavia» aumentaron las fortificaciones de campaña existentes en la línea de Sirte. Estas obras, comenzadas el día 20 de febrero, quedaron terminadas en marzo, cumpliéndose de este modo la orden de adelantar la zona de defensa a Sirte, alejando el peligro que se cernía sobre Trípoli.

Las tropas inglesas que ocupaban la línea del frente de Sirte eran el grupo de apoyo de la 2.ª División blindada y un regimiento de la 3.ª División blindada, que

estaba dotado con carros italianos capturados. El primer encuentro entre alemanes e ingleses en Libia se produjo el 24 de febrero entre patrullas de descubierta; la inglesa perdió dos vehículos blindados y tres prisioneros, uno de ellos un oficial.

Mientras tanto, Rommel continuaba realizando sus reconocimientos aéreos, cosa que su oponente, Neame, no hacía. El teniente general Neame, condecorado con la Cruz Victoria, era íntimo amigo del general O'Connor. Era un hombre valiente, educado y sencillo, pero su alta condecoración no significaba que tuviera reconocida una gran capacidad de mando de grandes unidades.

Mientras Rommel se familiarizaba con rapidez con todos los accidentes naturales del terreno, continuaba la afluencia de tropas alemanas y se iban completando los efectivos de la 5.ª División ligera. El servicio inglés de información, con sede en El Cairo, no disponía aún de agentes en Libia, por lo que al principio pasó desapercibida la continua llegada de tropas alemanas. Hacia finales de febrero el general Streich, jefe de la 5.ª División ligera, se hizo cargo del mando sobre el sector avanzado de En Nofilia.

Leclerc seguía insistiendo en atacar el oasis de Cufra. La pequeña columna italiana que derrotó a la patrulla inglesa en Yebel Cherif, llegó a su base el 1.º de febrero. Leclerc llegaba a Sarra el día 9. Al saber que los italianos estaban alertados, decidió establecer una base provisional en el puesto fronterizo de Tekro, así como abrir de nuevo el pozo de Sarra, cegado por los italianos. Las patrullas inglesas tuvieron que regresar a El Cairo, ya que tanto los hombres como el material estaban prácticamente agotados. En Tekro sólo permaneció un camión con un pelotón.

El 7 de febrero, un grupo francés formado por quince camiones «Bedford», con 60 europeos y 30 indígenas, llegó a Yebel Zurgh, 8 kilómetros al sur de Cufra. El oasis formaba un conjunto muy complejo, constituido por el propio oasis de El Giof, donde estaba el

puesto administrativo italiano; la aldea de Buwaymah, donde se había instalado un puesto de radio-faro; el aeródromo y el fuerte. El puesto administrativo, que estaba abandonado, fue ocupado aquella misma noche, así como el puesto de radio-faro, donde se hizo un prisionero. Más tarde se ocupó el aeródromo, destruyéndose el único avión que allí había. Cuando se intentó avanzar sobre el fuerte, los italianos abrieron un intenso fuego y Leclerc decidió regresar a Sarra, ya que su único propósito había consistido en reconocer el terreno.

La totalidad de las fuerzas de Leclerc estaban compuestas por 101 europeos, 295 indígenas, 26 fusiles ametralladores, 4 ametralladoras, 2 cañones de 37 mm, cuatro morteros y un cañón de 75 mm transportado en un camión. Su vanguardia partió de Sarra el día 17. Durante los dos días siguientes las tropas francesas tuvieron varios encuentros con una compañía automóvil italiana que finalmente se retiró hacia Tazerbo y no volvió a aparecer por allí.

El día 20 de iniciaba el cerco y bombardeo del fuerte de Cufra, que se rindió el 1.º de marzo. Leclerc pudo tomar la posición gracias a que la citada compañía automóvil italiana no se dedicó a atacar las columnas de aprovisionamiento francesas que procedían de Bishara. Los italianos dejaron en poder de los franceses 64 prisioneros europeos, 352 libios, 53 ametralladoras y cuatro cañones «Breda» de 20 mm.

Cufra se transformó a partir de entonces en la base ideal para las patrullas anglo-francesas. Este fue el primer escalón en la vertiginosa carrera militar de Leclerc.

Además de las operaciones de transporte marítimo del Afrika Korps ya citadas, se llevaron a cabo las siguientes operaciones en los mares africanos:

Los destructores italianos *Pantera, Tigre* y *Sauro* intentaron torpedear sin éxito, durante la noche del 2 al 3, un convoy formado por 39 mercantes y escoltado por un crucero, un destructor y cinco corbetas.

Ante la amenaza inglesa sobre Masaua, se ordenó que los buques surtos en el puerto que tuvieran suficiente radio de acción se prepararan para zarpar con rumbo a puertos amigos o neutrales. El 18 de febrero zarpaba el *Eritrea*, al mando del comandante Tannucci, atravesando el estrecho de Bab el Mandeb a la noche siguiente. Dos días después zarpaban el *Ramb I* y el *Ramb II*, al mando de los tenientes de navío Bonezzi y Mazzella respectivamente. Estos tres buques emprendieron el camino hacia el Japón. El *Ramb I* fue hundido el día 27 por el crucero inglés *Leander* cuando intentaba pasar por entre las islas Maldivas y las Chagos. El *Eritrea* y el *Ramb II* llegaron al puerto de Kobe, en el Japón, en el mes de marzo.

Después de establecer un acuerdo entre la marina alemana e italiana sobre la utilización de los buques alemanes que se encargaban de aprovisionar a los cruceros auxiliares alemanes en el Indico y el Atlántico, se ordenó la salida de los submarinos *Archimede, Ferraris, Guiglielmotti* y *Perla*, que zarparon en marzo rumbo a Burdeos.

El día 6 zarpaba de Gibraltar la flota del almirante Sommerville, dividida en tres agrupaciones: la primera compuesta por los acorazados *Renown* y *Malaya* y el portaaviones *Ark Royal;* la segunda formada por los destructores *Fearless, Foxhound, Foresight, Fury, Encounter* y *Jersey;* y la tercera integrada por los destructores *Duncan, Isis, Firedrake* y *Jupiter*. Las dos primeras agrupaciones, acompañadas por el crucero pesado *Sheffield*, pusieron rumbo hacia el oeste, poco después de que lo hiciese el convoy HG-53, con objeto de engañar a los observadores de Algeciras. Durante la noche volvieron a atravesar el estrecho de Gibraltar hacia el este, entrando en el Mediterráneo y uniéndose a la tercera agrupación que mientras tanto había estado realizando una supuesta maniobra antisubmarina en el mar de Alborán. El día 8 la aviación italiana comunicó al Alto Mando naval italiano la presencia de naves enemigas al sur de las Baleares. El Alto Mando, creyendo que se trataba de un nuevo convoy de abastecimiento con rumbo a Malta, ordenó la salida de la flota al mando

del almirante Iachino. De La Spezia partieron los acorazados *Vittorio Veneto, Andrea Doria* y *Giulio Cesare*, acompañados por ocho destructores, mientras que de Mesina zarpaban los cruceros pesados *Trieste, Trento* y *Bolzano*. Las naves italianas quedaron citadas para la madrugada del día 9 en un punto al sur de Cerdeña.

Mientras tanto, la flota del almirante Sommerville viró hacia el norte y se acercó al puerto de Génova, bombardeándolo a partir de las 8.12 horas de la mañana del día 9, arrojando sobre él 273 granadas de 381 mm, 782 granadas de 152 mm, y 400 de 114 mm, disparadas por los buques *Renown, Malaya* y *Sheffield*. Durante el ataque se encontraban en el puerto 55 barcos, de los que fueron hundidos cuatro mercantes y el viejo buque escuela *Garaventa*. Otros 18 buques resultaron ligeramente averiados. El bombardeo naval causó 144 muertos y produjo graves daños en la ciudad. El *Caio Duilio*, que se encontraba en reparación en el dique seco, no sufrió daño alguno. La niebla no sólo perjudicó la corrección de tiro inglesa sino también el tiro de las baterías italianas de costa, que no hicieron ningún blanco sobre las naves inglesas.

La misma niebla impidió a la flota italiana, que se había dirigido hacia el estrecho de Bonifacio, el descubrir a la inglesa.

Mientras tanto, el *Ark Royal*, acompañado por cuatro destructores, realizaba otro raid sobre Livorno y minaba la bocana de la base naval de La Spezia. La Fuerza H regresó a Gibraltar el día 11. Es de destacar aquí el pésimo sistema italiano de transmisiones: El bombardeo de Génova comenzó a las 8.12 horas. La noticia fue comunicada por teléfono al Alto Mando naval italiano en Roma, a las 8.37 horas. El Alto Mando redactó las órdenes oportunas a las 9.00 horas, siendo cifradas y retransmitidas. Estas órdenes fueron recibidas en el *Vittorio Veneto* a las 9.37 horas. Cuando fueron descifradas y entregadas al almirante Iachino ya eran las 9.50 horas. Esto significa que la flota italiana estuvo navegando, alejándose de Génova para buscar a la flota inglesa, durante hora y media desde el momento en que los ingleses abrían fuego sobre la ciudad.

Esto no es más que una clara consecuencia de la absurda concentración de mando en manos del Alto Mando naval italiano. En oposición a este sistema, el centro de recepción de mensajes y la decisión del mando en la flota inglesa se encontraba siempre allí donde estuviera el almirante jefe en la mar.

Como consecuencia directa de esta acción sobre Génova, el almirante Riccardi, jefe del Estado Mayor de la marina italiana, y el almirante Raeder, se reunían en la población de Merano para establecer las bases y detalles de una mayor colaboración.

Las naves pertenecientes a la Fuerza T, que operaba en el Indico y que estaba formada por los cruceros *Shorpshire, Capetown, Ceres,* el portaaviones *Hermes* y el destructor *Kandahar,* cooperaron el 14 de febrero en la ocupación del puesto de Chisimaio, en el que fueron hundidos tres mercantes italianos, con un total de 16.800 toneladas.

El 18 de febrero, aviones pertenecientes al 2.º Escuadrón del 4.º Grupo del X Cuerpo Aéreo alemán minaban el canal de Suez. Como consecuencia de estas y otras operaciones similares, el canal tuvo que ser cerrado al tráfico durante varios días, con el consiguiente retraso en los transportes navales. Uno de los buques afectados fue el portaaviones *Formidable,* recién llegado a Suez.

Entre los días 21 y 22 de febrero los submarinos ingleses *Regent,* al mando del teniente de navío Browne, y *Ursula,* al mando del teniente de navío Hezlet, atacaron al norte de Trípoli dos convoyes enemigos: uno alemán que salía y otro italiano que entraba en el puerto. Los submarinos ingleses hundieron un mercante italiano de 2.400 toneladas y averiaron a otros dos.

El 22 de febrero los aviones «Junker-87» del 1.er Escuadrón del 3.er Grupo atacaron al monitor inglés *Terror,* anclado en el puerto de Bengasi. El buque resultó tan gravemente averiado que cuando se le intentaba remolcar a Alejandría se hundió frente a Derna, al día siguiente del ataque.

El día 23 zarpaba de diversos puertos alemanes una

flotilla de submarinos, los *U-124, U-105* y *U-106,* que ponía rumbo a Las Palmas. Su misión consistía en llevar a cabo la primera operación de ataque al tráfico marítimo inglés en Freetown. Esta operación se desarrolló durante los meses siguientes, como ya veremos. El éxito obtenido por los corsarios armados en aguas del Atlántico central y sur, animó a las autoridades navales alemanas a añadir submarinos a dichos corsarios para reforzar el efecto de los ataques.

Los «Stukas» que dañaron tan gravemente al *Terror* volvieron a atacar, aunque esta vez en Tobruk, donde hundieron al destructor *Dainty* el día 24. Otros aviones alemanes minaban el puerto el día 28.

Resumen del mes de febrero de 1941

Fue éste un mes trascendental: ingleses y franceses libres tomaban la iniciativa en Africa, atacando las fronteras de todas las colonias italianas. Los belgas congoleños también ayudaban al esfuerzo de guerra, aunque de una forma modesta. El duque de Aosta se preparaba para ofrecer una resistencia desesperada, sin posibilidades de éxito, y Graziani ve cómo se deshace lo mejor de su ejército.

Italia se ve obligada a terminar su vanidosa «guerra paralela» y el Duce tiene que pedir ayuda al Führer. Los alemanes comienzan a desembarcar en Libia y se preparan para asumir el papel principal en el transcurso de la tragedia africana.

Churchill frena el victorioso avance de las tropas de O'Connor para enviar a sus tropas al avispero griego.

Abisinia se va a hundir en su propia debilidad ante la tenaza formada por Platt y Cunningham. Rommel, rompiendo las ligaduras que le atan al mando, va a atacar yendo más allá de sus propias posibilidades, como siempre, y consiguiendo un éxito parcial.

La flota italiana va a tener que pasar su segunda gran prueba: la batalla de Matapán y la Operación Tigre, el paso de un convoy directo desde Inglaterra hasta Egipto, por el Mediterráneo. Esta operación acelerará las posibilidades de Wavell para intentar romper el cerco de Tobruk.

Así comienza esta nueva fase de la guerra africana. Una fase que no habría existido si se le hubiera permitido a O'Connor entrar en Trípoli, después de haber

repostado en El Agheila con los suministros llegados desde Bengasi.

Pero si Churchill se decidió por Grecia, Hitler ya está obsesionado con Rusia. La consecuencia de ambas decisiones estratégicas será ese tira y afloja en Libia y Egipto que se conoce con el nombre sarcástico de «el rigodón africano». Pero el «baile» empezará en el próximo mes de abril y será tan sangriento que llenará de cruces las arenas del desierto.

11

Marzo de 1941

Ataque combinado de los generales Cunningham y Platt contra el Africa Oriental Italiana. Batalla de Keren. Acciones de la marina italiana en el mar Rojo. Ayuda inglesa a Grecia. Refuerzos para el Afrika Korps. Características de los carros de combate. Rommel en el frente. Marsa el Brega. Actividades navales. Primera cooperación entre la aviación alemana y la flota italiana: batalla de cabo Matapán. La 10.ª Flotilla Mas en Suda. Los portaaviones italianos.

Después de ocupar Mogadiscio, el general Cunningham continuó su avance hacia el interior de Abisinia, con la 11.ª División africana y la I Brigada sudafricana. Para ello tuvo que abandonar la ocupación de las regiones de Mudugh y Migiurtinia, en Somalia. Su eje de marcha quedó constituido por la carretera Mogadiscio-Bulo Burti-Gorahai-Dagabur-Jijiga. Esta última ciudad era su objetivo inicial para cortar el ferrocarril de Addis Abeba a Djibouti. Dagabur fue ocupada el día 2 y Jijiga el 17.

Dos batallones ingleses fueron trasladados el día 16 desde Adén a Berbera, en la Somalia Británica, por los cruceros *Glasgow* y *Caledon*, y los destructores *Kandahar* y *Kingston*. La brigada colonial que la ocupaba ofreció una débil resistencia. Los italianos se retiraron, dejando 200 prisioneros en manos inglesas. El día 20

fue ocupada Hargeisa y la mayor parte de los fugitivos italianos pudieron ser hechos prisioneros gracias a la presencia de las tropas de Cunningham en Jijiga. Las tropas desembarcadas en Berbera establecieron contacto con las de Cunningham y reemprendieron el avance juntas, ocupando Harar el día 26 y Diredana el día 29.

La ocupación de estos dos importantes nudos de comunicaciones representaba una amenaza directa contra Addis Abeba. Desde allí se podía subir hacia Asmara, siguiendo la carretera que, partiendo desde la capital, pasa por Dessyé, Alaji y Adigrat. En previsión de que esto ocurriera, el duque de Aosta ordenó crear una posición de cierre en Dessyé y Batie, concentrando en ella fuerzas del ejército y de la marina italiana, hasta alcanzar un total de 4.000 hombres, dotados de artillería.

La maniobra de Cunningham, con su avance desde Mogadiscio hasta Jijiga, dejó aisladas a las pequeñas guarniciones estacionadas en la región de Migiurtinia, en la Somalia Italiana. Estas tropas se fueron concentrando en Tohen, junto al cabo Guardafui.

En el frente del Sudán, el general Platt, al mando de las 4.ª y 5.ª Divisiones anglo-indias, se enfrentó a la fortísima posición de Keren, defendida por el general Carnimeo y apoyada en una formidable barrera montañosa casi infranqueable y totalmente imposible de rebasar por los flancos. La aviación italiana, que apoyaba a sus tropas desde Asmara y Masaua, fue prácticamente eliminada al tener que enfrentarse con los «Hurricane», ya que los «Fiat CR-32» italianos estaban en inferioridad de condiciones.

Los ingleses no tuvieron más remedio que atacar frontalmente la posición de Keren. Para ello concentraron toda su artillería y utilizaron su aviación hasta el límite de sus posibilidades. Keren estaba situada en una altiplanicie a 1.400 metros sobre el nivel del mar, siendo la llave de paso hacia Asmara.

El ataque inglés duró siete semanas y fueron las tropas indias las que conquistaron la posición, sufriendo 3.000 bajas. Los atacantes fueron apoyados por la Desert Air Force, la South African Air Force y la Rhodesian Air Force.

En la posición de Keren se habían refugiado todas las fuerzas italianas que se habían retirado desde Agordat, además de las que habían llegado procedentes de Asmara y Masaua. Allí habían unidades de bersaglieri, de granaderos, de tropas alpinas y de marinería que opusieron una fuerte resistencia entre el 2 de febrero y el 27 de marzo. Esta resistencia fue la más encarnizada que presentaron los italianos desde el comienzo de la guerra, sobre todo en la defensa del fuerte Dologorodoc, situado en el collado entre el monte Sanchal y el monte Zeban. El factor determinante de la victoria inglesa, fue la superioridad aérea. El duque de Aosta disponía de 235 aparatos el 10 de enero de 1941. El 3 de febrero sólo le quedaban 71, el 15 de marzo 40 y el 27 del mismo mes 17 aviones.

Como los italianos perdieron la guerra y las tropas alemanas no combatieron en el Africa Oriental Italiana, la batalla de Keren ha quedado un poco soslayada por los cronistas, pero los mismos ingleses la consideraron como una batalla decisiva, ya que en ella se decidió la posesión de Masaua y la eliminación del peligro que desde allí se cernía sobre la vital línea marítima del mar Rojo.

Mientras se luchaba en Keren el contraalmirante Bonetti continuaba reforzando las defensas terrestres de la base naval de Masaua, que llegó a contar con 55 piezas de artillería naval, emplazadas a costa de grandes esfuerzos.

Al retirarse de Keren, las diezmadas tropas italianas improvisaron el día 28 una esporádica defensa en Adi Teclesan. Sin embargo, esta nueva posición sólo pudo resistir hasta el día 31.

Una columna inglesa ocupaba la población de Negelli el día 23, en el frente de Kenya. En el frente del Sudán, las tropas belgas pertenecientes a la I Brigada colonial congoleña ocupaban Asosa, en la región de Wallega, y el día 22 se apoderaban de Gambela, unos 150 kilómetros más al sur.

Ya hemos visto cómo las unidades navales que tuvieran autonomía suficiente, recibieron la orden de abandonar el Africa Oriental Italiana. El 1.º de marzo zarpó

el malparado submarino *Perla*, al mando del teniente de navío Napp, después de haber reparado las averías que se produjo después de encallar. El *Perla* pudo continuar su viaje gracias a la ayuda del corsario alemán *Atlantis*, que le repostó el día 29 en pleno océano Indico. El *Perla* era de tipo costero, y su autonomía era inferior a los submarinos *Archimede*, *Ferraris* y *Guglielmotti*, que zarparon el día 3 al mando de los comandantes Salvatori, Spagone y Piomarta respectivamente, y fueron repostados por el petrolero alemán *Nordwark* en el Atlántico sur, llegando todos ellos a Burdeos sin novedad.

El 2 de marzo, y ante una petición de Londres, Wavell envió un ponderado juicio sobre la situación. En él se incluían las últimas informaciones sobre los refuerzos recibidos por el Eje en Tripolitania, que se estimaban en dos divisiones italianas, dos regimientos de artillería y una brigada alemana. También informaba sobre la precaria situación del enemigo en medios de transporte. Finalmente, estimaba que era poco probable la iniciación de un ataque italo-alemán antes de tres semanas, a causa de las distancias y las reservas de agua, aunque preveía unos tanteos sobre El Agheila, como efectivamente ocurrió. Sin embargo, no creía posible que el enemigo estuviera en condiciones de lanzar un ataque sobre Bengasi antes de finales del verano.

El día 4 el almirante Cunningham desarrolló el plan de transporte de tropas a Grecia. Los primeros desembarcos tuvieron lugar en El Pireo y Volos el día 7.

Ahora se cambiaban los papeles: la escuadra italiana había supeditado su actuación a la escolta de los convoyes hacia Libia; los ingleses iban a hacer lo mismo en la línea Egipto-Grecia. También ellos pagarían un alto precio.

El día 4, el general Streich ordenaba avanzar y minar el desfiladero de Mugtaa, formado por una estrecha franja de terreno situada entre el mar y la depresión

salinosa de Sebja el Kebira. Por aquí pasaba la Via Balbia, en uno de esos pasos obligados que a veces se presentan en el desierto. La operación se realizó sin encontrar oposición inglesa. El frente estaba situado a 720 kilómetros de Trípoli y se reforzaba continuamente para constituir un obstáculo aceptable contra un posible ataque inglés.

Los convoyes para el Afrika Korps seguían llegando sin cesar. Del 1 al 3 de marzo zarpó uno de Nápoles. Estaba formado por cuatro mercantes que iban escoltados por cuatro cazatorpederos, y que llegó a Trípoli sin tropiezos. Otro zarpó el día 3, llegando el día 6. El día 8 partía otro, que llegó a su destino el 12. El día 9 partió otro convoy, pero tuvo que refugiarse en Palermo a causa de un fuerte temporal, llegando el día 11 a Trípoli. Uno de los convoyes italianos que zarpó de Trapani con dirección a Trípoli fue interceptado por los submarinos ingleses *Utmost*, al mando del teniente de navío Cayley, y por el *Unique*, al mando del teniente de navío Collet. El primero consiguió hundir un mercante de 5.700 toneladas y el segundo otro de 2.600 frente a las costas de Túnez.

Entre los días 1 y 13 pasó un importante convoy formado por los transatlánticos *Conte Rosso, Marco Polo* y *Victoria*, escoltados por tres destructores y protegidos a larga distancia por los cruceros pesados *Trento, Trieste* y *Bolzano*, acompañado por otros tres destructores y un torpedero. El convoy pasó sin ninguna dificultad.

Con el convoy que llegó a Trípoli el día 11 terminó su desembarco el 5.º Regimiento acorazado, junto con varias baterías antiaéreas de 88 mm. El 5.º Regimiento contaba con 120 carros de combate, de los que 60 eran del tipo «M-III» y el resto del tipo «M-IV». El carro «M-III» pesaba 20 toneladas y las piezas inglesas de 37 mm, que los británicos no mejoraron hasta mayo de 1942, no podían perforar su blindaje frontal de 70 mm a distancias superiores a los 700 metros. El blindaje frontal estaba reforzado por las cadenas de reserva. Su motor «Maybach» de 12 cilindros y 320 HP le permitía desarrollar una velocidad de 60 kilómetros

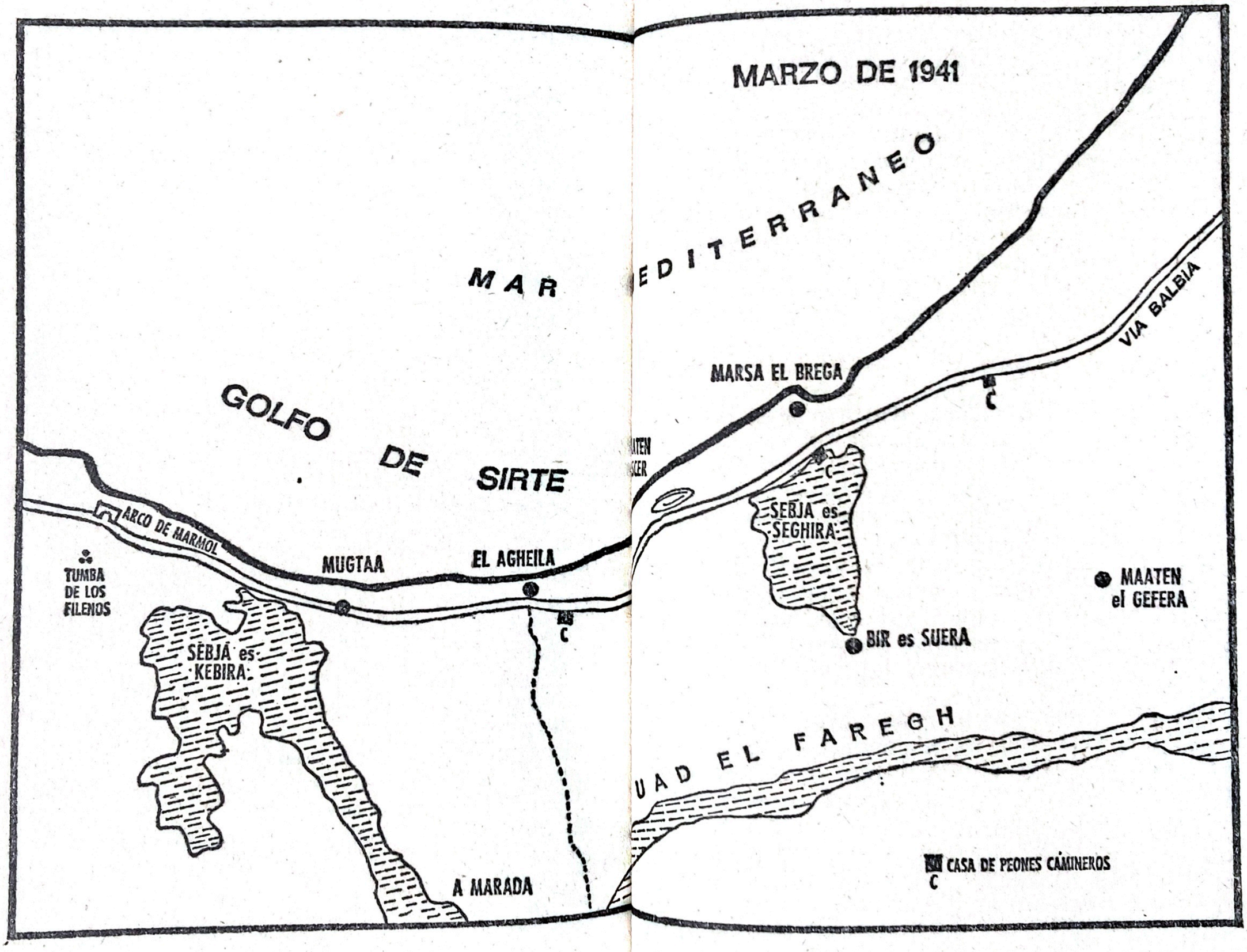
por hora en carretera y unos 35 en campo abierto. Iba armado con un cañón de 50 mm, que tenía un alcance eficaz hasta los 3.200 metros, dos ametralladoras de 7,62 mm y una dotación de 100 proyectiles de cañón de los que dos terceras partes eran perforantes y el resto rompedores y fumígenos, y 4.500 cartuchos para las ametralladoras. La tripulación estaba compuesta por cinco hombres: un jefe de carro, un conductor, un apuntador, un proveedor de cañón y de la ametralladora gemela, y un radiotelegrafista-ametrallador. La radio tenía un alcance de 10 kilómetros.

Ya hemos comparado el material blindado italiano e inglés (véase capítulo 6). Ahora hemos visto las características principales de este verdadero crucero del desierto que asombró tanto a los italianos como a los ingleses, aunque por razones muy diferentes.

El «M-IV» era un carro destinado principalmente a apoyar el fuego del «M-III». Tenía un peso de 22 toneladas y tanto el chasis como las características generales eran similares a las del «M-III». Montaba un cañón de 75 mm, con un alcance de 7.000 metros. Como tenía un motor idéntico al del «M-III» se simplificaban toda una serie de problemas de reparaciones y repuestos.

El día 13 Rommel parte de Trípoli y traslada su cuartel general a Sirte. Dos días más tarde sale a reforzar el oasis de Murzuk, que como ya hemos visto había sido atacado por las patrullas del LRDG. El refuerzo corrió a cargo de una columna italo-germana al mando del conde Schwering. Pocos días después, la 27.ª División de infantería «Brescia», al mando del general Cremascoli, abandonó la línea fortificada de Buerat y se adelantó hasta el desfiladero de Mugtaa para relevar a las unidades de la 5.ª División ligera.

El día 19 Rommel regresó a Alemania, donde el Führer le condecoró con las Hojas de Roble de la Cruz de Hierro, por los méritos contraídos durante la campaña de Francia. Aprovechando la visita, el mariscal Von Brauchitsch le ratificó las directrices que debían regir su actuación en Libia: al no tener posibilidades


MARZO DE 1941
MAR
EDITERRANEO
GOLFO DE SIRTE
MARSA EL BREGA
VIA BALBIA
ARCO DE MARMOL
TUMBA DE LOS FILENOS
MUGTAA
EL AGHEILA
SEBJA es SEGHIRA
MAATEN el GEFERA
BIR es SUERA
SEBJA es KEBIRA
UAD EL FAREGH
A MARADA
CASA DE PEONES CAMINEROS

de aumentar sus efectivos, como consecuencia de los preparativos para las campañas de Grecia y Rusia, se debía limitar a crear una *Sperrverband* (unidad de bloqueo) con misión claramente defensiva. Sin embargo, le autorizó a intentar la reconquista de Bengasi aunque para ello debería esperar a que llegaran a Trípoli todos los efectivos de la 15.ª División acorazada. Ya veremos cómo se cumplieron estas directrices.

El día anterior, el almirante Raeder había insistido de nuevo ante Hitler para que éste exigiera a los franceses permiso para estacionar tropas terrestres, aéreas y submarinas en el norte de Africa. La respuesta de Hitler fue desconcertante, absurda y al mismo tiempo sencilla: «Eso se arreglará cuando haya terminado lo de Barbarroja». Por lo visto, el Führer creía que la campaña de Rusia sería algo tan rápido y fácil como la invasión de Francia.

Por aquellas mismas fechas, Wavell inspeccionó las tropas de Cirenaica, llegando hasta El Agheila. Al darse cuenta de que desde las salinas de Sebja es Seghira, situadas al oeste de El Agheila, hasta Bengasi, no había ningún obstáculo natural en que apoyar la defensa, así lo comunicó a Londres, temiendo recibir alguna sorpresa. El día 22, Churchill anunciaba a Wavell la llegada de algunos refuerzos sudafricanos y añadía: «Supongo que usted sólo aguarda a que la tortuga alemana alargue el cuello lo suficiente como para cortárselo. Me parece sumamente importante darles una pronta dosis de nuestra capacidad».

Dejando aparte el «humor británico» de la frase, es asombroso que Churchill no se diera cuenta de que quienes habían alargado el cuello eran los ingleses, ya que sus bases logísticas se encontraban en Alejandría, Tobruk y en mucha menor medida en Bengasi.

En efecto, la tortuga alemana alargó el cuello y la 5.ª División ligera, al mando del general Streich, atacó hacia El Agheila y ocupó el fuerte y el campo de aviación el día 24, en contra de la opinión del general Gariboldi. Esta operación fue realizada por el 3.er Batallón

de reconocimiento, siguiendo órdenes del propio Rommel antes de partir para Alemania y después de haber ocupado el oasis de Marada, a 110 kilómetros de distancia de la costa.

Los ingleses se retiraron a Marsa el Brega, otro desfiladero similar al de Mugtaa, situado entre la costa y las salinas de Sebja es Seghira.

Rommel regresó a Libia el día 25. Mientras tanto, los ingleses habían ocupado el pozo de Bir es Suera, en el extremo sur de las salinas de Sebja es Seghira, y empezaban a fortificarse en él.

Como el terreno que existe entre este pozo y el Uad el Faregh es muy arenoso y no facilita el movimiento de vehículos, Rommel decidió atacar Marsa el Brega para no permitir a los ingleses que se afianzaran en esta línea. Los primeros combates tuvieron lugar el 31 de marzo en la Via Balbia, junto al escarpado de Maaten Bescer, que es la entrada al desfiladero de Marsa el Brega. La resistencia inglesa quedó rota al finalizar el día gracias a una maniobra de flanco, realizada en la misma playa por parte del 8.º Batallón de ametralladoras. El desfiladero quedó definitivamente ocupado el día 1.º de abril, constituyéndose una línea que iba desde la costa hasta Maaten el Gefera.

El general Neame recibió órdenes de retirarse con lentitud y defender Bengasi tanto tiempo como pudiera.

El día 3, los submarinos alemanes *U-124*, *U-105* y *U-106* repostaron del petrolero *Charlotte Schliemann* cerca de Las Palmas de Gran Canaria, continuando después su travesía hacia el sur. Los dos primeros descubrieron y persiguieron al convoy SL-67 hasta Freetown. Entre los tres submarinos y el crucero auxiliar *Kormoran* hundieron siete mercantes, trasladándose después a las costas del Brasil. Su campaña dio un resultado global de 53.000 toneladas hundidas, alterando toda la navegación inglesa en aguas africanas occidentales, pues los ingleses no podían suponer que los submarinos alemanes se aventuraran a llegar tan lejos.

Después de reparar averías y pasar las Navidades y

el Año Nuevo en las islas Kerguelen, el *Atlantis* se dirigió hacia las aguas de Madagascar, donde hundió al mercante inglés *Mandasor*, de 5.000 toneladas, y apresó al *Speybank*, del mismo tonelaje. Este último fue enviado más tarde a Burdeos, a donde llegó en mayo de 1941. El 2 de febrero también capturaba al petrolero noruego *Ketty Bröving*, de 7.000 toneladas. El *Atlantis*, junto con sus dos presas, se reunió a mediados de febrero con el buque aprovisionador *Tamenfels* y con el acorazado de bolsillo *Admiral Scheer* al sur de las islas Seychelles. Después de separarse, el *Atlantis* regresó con sus dos presas a las rutas de Madagascar, donde como ya sabemos se encontró con el submarino italiano *Perla*, al que aprovisionó de combustible, dirigiéndose después todos juntos hacia el Atlántico.

El *Pinguin* llevaba a cabo en el Antártico la presa más sensacional de todas las efectuadas durante la Segunda Guerra Mundial. El 13 de enero por la noche capturaba más de 40.000 toneladas en una sola operación, apresando a los balleneros *Pelagos* y *Ole Wegger*, al buque cisterna *Solglimt* y a once buques arponeros. Los balleneros iban cargados con más de 22.000 toneladas de aceite de ballena. El *Pelagos* y el *Solglimt* fueron dotados con una tripulación de presa y enviados a Burdeos, a donde llegaron sin novedad. El *Pinguin* pidió ayuda al *Admiral Scheer* para que le proporcionara suficientes tripulantes, sobre todo alféreces de fragata, para dotar a los arponeros y enviarlos por parejas a Burdeos, ya que todos ellos tenían unas excelentes características náuticas. Dos de ellos, el *Star-19* y el *Star-24* fueron hundidos en el golfo de Vizcaya por la corbeta inglesa *Scarbourough*. Los ocho restantes llegaron a su destino sin novedad y fueron armados para que actuaran como cazasubmarinos. El undécimo, el *POL-IX*, fue rebautizado con el nombre de *Adjutant* y quedó como auxiliar del *Pinguin*. El teniente de navío Karsten se hizo cargo de su mando, siendo armado con un cañón de 60 mm y dos ametralladoras antiaéreas de 20 mm.

Ambos buques se trasladaron hacia las rutas marítimas australianas y neozelandesas, regresando después

al océano Indico, donde hundieron, cerca de Durban, al mercante *Empire Ligh*, de 6.800 toneladas, y al *Clan Buchanan*, de 7.800 toneladas.

El *Kormoran*, que ya le hemos visto colaborar con los submarinos, lograba su primera presa el 6 de enero al sur de cabo Verde. Fue el mercante griego *Antonis*, de 3.700 toneladas. De allí pasó a la zona de las Canarias y el 18 apresaba y hundía al petrolero *British Union*, de 7.000 toneladas. Después, emprendía rumbo hacia el sur y el 20 de enero apresaba y hundía a las motonaves *Africa Star* y *Eurglochus*, de 12.000 y 5.720 toneladas respectivamente. Los cruceros ingleses *Norfolk* y *Devonshire* y el crucero auxiliar *Arawa* intentaron capturar al *Kormoran*, aunque sin resultado alguno. Por su parte, el *Kormoran* repostaba en febrero del petrolero alemán *Nordmark*, trasladando a él a todos sus prisioneros y el día 25 se reunía con el *Pinguin* para pasar a las costas del Brasil junto con los submarinos. Hacia finales de febrero se trasladaban al océano Indico.

El *Thor*, después de repartirse las zonas de acción con el *Admiral Scheer* y de avituallarse del *Eurofeld* y del *Alsterufer*, de los que tomó mil proyectiles de 150 mm y torpedos para compensar el consumo de municiones que había tenido durante sus encuentros con los cruceros auxiliares enemigos, tropezó con el transporte armado *Britannis*, de 8.800 toneladas. Durante el combate que se entabló, el 25 de marzo, tuvo que consumir otros 160 proyectiles antes de conseguir hundirlo. El mismo día hundió al sueco *Trolleholm*, de 5.000 toneladas, que transportaba carbón a Port Said por cuenta del Gobierno inglés.

El crucero pesado *Admiral Scheer* hundía entre el 18 y el 20 de enero a tres mercantes ingleses, totalizando 18.738 toneladas. En febrero pasaba al océano Indico, donde hundió a otros cuatro mercantes a la altura de las islas Seychelles, totalizando otras 19.170 toneladas.

Una escuadra inglesa formada por el portaaviones *Hermes* y los cruceros *Glasgow*, *Canberra*, *Australia*, *Shorpshire*, *Capetown* y *Emerald*, intentó darle caza,

pero no lo consiguió a pesar de que fue localizado el día 22 de febrero por el avión de reconocimiento del *Glasgow*, que volvió a perderlo de vista. Tras este incidente, el *Admiral Scheer* regresaba a Noruega, entrando en Bergen el 30 de marzo de 1941, después de haber hundido o apresado 17 barcos mercantes enemigos, con un total de 113.000 toneladas, desde el 23 de octubre de 1940, fecha en que había zarpado de Gotenhafen a las órdenes del capitán de navío Krancks.

Los destructores italianos *Pantera, Tigre* y *Leone* planearon una acción suicida para atacar Suez, en combinación con un proyectado ataque de la aviación alemana de largo alcance. Los aparatos de reconocimiento alemán enviaron un detallado informe sobre el estado de las instalaciones portuarias de la entrada sur del canal. Los destructores *Manin, Sauro* y *Battisti*, de menor tonelaje, intentarían una operación similar contra Port Sudan. El *Leone* se dañó en un fondo rocoso al salir de Masaua y fue evacuado y hundido a cañonazos por los otros dos destructores, que después regresaron a Masaua. Más tarde, se recibía la noticia de que la aviación alemana no podría colaborar en el proyectado bombardeo de Suez por motivos técnicos, por lo que se abandonó la idea de realizar esta operación.

Los submarinos ingleses del Mediterráneo atacaron el tráfico marítimo del Eje, aunque un tanto desordenadamente. El día 25 el submarino minador *Rorqual* colocó un campo de minas cerca del cabo Gallo, al oeste de Sicilia. Tres días más tarde se hundía allí el torpedero italiano *Chinotto*. El día 30 el mismo *Rorqual* torpedeaba y hundía a un buque mercante de 3.700 toneladas y al día siguiente al submarino italiano *Capponi*. El día 28 el *Utmost* atacaba un convoy que había zarpado de Nápoles con dirección a Trípoli. Estaba formado por cinco mercantes, escoltados por los destructores *Folgore, Dardo* y *Strale*, que no pudieron impedir el hundimiento de un mercante de 2.000 toneladas y que se averiara otro de 6.000.

Entre el 5 de marzo y el 2 de abril se llevaba a cabo la Operación Lustre en el Mediterráneo oriental. Se trataba de trasladar a Grecia a cuatro divisiones inglesas, para lo que se utilizaron 25 mercantes con un total de 115.026 toneladas, que zarparon de Alejandría. Once submarinos italianos atacaron repetidas veces y en diversos lugares, hundiendo al destructor *Greyhound* el día 6. El submarino *Ambra*, al mando del teniente de navío Arillo, hundía el día 31 al crucero *Bonaventure* al sur de Creta.

La 1.ª Flotilla de destructores ingleses operó entre los días 15 y 19, torpedeando a un mercante de 3.200 toneladas cerca del puerto de Palmi; el destructor *Truant*, al mando del teniente de navío Haggard, se introdujo el día 19 en la rada de Buerat, intentando torpedear al petrolero *Labor*, aunque los torpedos estallaron en los muelles debido a un fallo.

El día 16 dos torpederos tipos «HE-111», pertenecientes al X Cuerpo Aéreo alemán llevaron a cabo un reconocimiento y atacaron a varias unidades navales inglesas a 30 millas de Creta, informando haber tocado a dos acorazados. Este falso informe hizo zarpar a la flota italiana para interceptar el tráfico inglés con Grecia.

El día 22 sale de La Spezia el *Vittorio Veneto*, al mando del capitán de navío Sparzani, como buque insignia del almirante Iachino, para dirigirse hacia Nápoles e iniciar la operación el día 24, aunque esta fecha fue retrasada dos días a petición de la aviación alemana. Los alemanes querían preparar muy bien la cooperación aérea con la flota italiana, ya que era la primera vez que se iba a realizar una operación aeronaval entre los dos aliados.

Quizá funcionara por primera vez el «portaaviones insumergible». Sin embargo, el fracaso no se debió en esta ocasión al «portaaviones», sino a la centralización de la información y del mando en el Alto Mando naval italiano, así como en el Alto Mando aéreo. En lugar de poner en comunicación directa a los jefes respectivos de la flota italiana en operaciones y de las fuerzas aéreas, esta comunicación debía pasar antes por el Alto Mando respectivo, lo que supuso un retraso considerable en la actuación de la aviación alemana.

Las flotas en presencia estaban compuestas del siguiente modo:

La italiana por el *Vittorio Veneto* y su escolta de destructores: *Alpino, Bersagliere, Fuciliere* y *Granatiere*, que zarparon de Nápoles. La 1.ª División de cruceros al mando del almirante Cattaneo, con los cruceros *Zara, Pola* y *Fiume* y los destructores *Gioberti, Alfieri, Oriani* y *Carducci*, que zarparon de Trento. La 8.ª División de cruceros al mando del almirante Legnani, formada por los cruceros ligeros *Luigi di Savoya, Duca degli Abruzzi* y *Giuseppe Garibaldi*, y los destructores *Darecco* y *Pessagno*, que zarparon de Brindisi. La 3.ª División de cruceros, al mando del almirante Sansonetti, con los cruceros pesados *Trieste, Trento* y *Bolzano*, y los destructores *Corazziere, Carabiniere* y *Ascari*, que zarparon de Mesina.

La flota inglesa estaba al mando del almirante Cunningham y estaba compuesta de la siguiente forma: Fuerza A, con la 1.ª Escuadra de acorazados al mando del contraalmirante Rawlings, con los acorazados *Warspite, Malaya* y *Valiant*, el portaaviones *Formidable* al mando del contraalmirante Boyd y los destructores *Jervis, Mohawk* y *Nubian*, mandados por el capitán de navío Mack. La Fuerza B, a las órdenes del vicealmirante Pridham-Wippell, formada por los cruceros ligeros *Orion, Ajax, Perth* y *Gloucester*, junto con la 2.ª Flotilla de destructores mandada por el capitán de navío Nicholson, con los destructores *Ilex, Hasty, Vendetta* y *Hereward*. Con la Fuerza B también zarpó de Alejandría la 10.ª Flotilla de destructores, al mando del capitán de navío Waller, con los destructores *Stuart, Greyhound, Griffin, Hostpur* y *Havock*.

Los aviones ingleses de reconocimiento descubrieron a la flota italiana al mediodía del 27 al sur de Mesina. La cobertura aérea alemana no aparecía por ningún lado, por lo que el almirante Iachino renunció a su intención de realizar una incursión por el Egeo, al darse cuenta de que también había perdido el efecto sorpresa.

El día 28 por la mañana son catapultados desde los navíos italianos algunos aviones de reconocimiento que

descubren a la Fuerza B inglesa. A media mañana se desarrolla una acción de persecución mutua entre la escuadra británica de cruceros y la 3.ª División italiana. Sin embargo, Iachino interrumpe esta acción y ordena el regreso a Italia. Entonces, los cruceros británicos viran y persiguen a los italianos desde lejos hasta caer bajo el fuego del *Vittorio Veneto*. Seis aparatos torpederos del *Formidable* atacaron al acorazado italiano, al que torpedearon, aunque éste pudo seguir hacia Tarento a pesar de haberse introducido en el buque más de 4.000 toneladas de agua.

El *Pola* también fue atacado e inmovilizado. Su detención va a constituir el punto crítico de toda la batalla. Al anochecer, el almirante Iachino ordena a la 1.ª División de cruceros que regrese hacia donde se encuentra el *Pola* para intentar salvarlo. Al cambiar de rumbo, la 1.ª División italiana cae bajo la acción del radar del *Ajax* y del *Warspite* que la descubren y la dejan acercarse en plena noche.

El *Greyhound* encendió sus proyectores a las 22.28 horas, seguido inmediatamente de todos los buques ingleses, que abrieron fuego a quemarropa. El cañoneo sólo duró tres minutos y tuvo efectos devastadores, sobre todo el de los acorazados, con sus torres de 381 mm.

A las 24.30 se hundía el *Zara* con Cattaneo a bordo. El *Fiume* se había hundido ya a las 23.15. También se hundieron el *Alfieri* y el *Carducci*, este último torpedeado por el destructor *Stuart*. El *Oriani*, gravemente averiado, consiguió escapar hacia Calabria, escoltado por el *Libeccio* y el *Maestrala*, mientras que el *Gioberti*, que cerraba la formación, fue el único que escapó a la mortal trampa inglesa.

El *Pola*, que por estar inmovilizado no pudo actuar en ayuda de las naves italianas, fue descubierto por el *Havock*. Al verle inmóvil, el *Havock* se retiró para volver poco después con el cabeza de la flotilla, el *Jervis*, que recogió a 258 supervivientes, entre los que había 22 oficiales, y después lo hundió con dos torpedos.

En la batalla de cabo Matapán perdieron la vida más de 3.000 marinos italianos.

La aviación alemana no había tomado parte en la

primera fase de la operación y en la segunda fase el protagonista absoluto fue el radar.

La inferioridad técnica italiana es manifiesta en todos los aspectos: en la organización del enlace entre la aviación y la Flota; en la planificación táctica y el desarrollo de la operación; en la falta de preparación de las tripulaciones para el combate nocturno, y finalmente en la ausencia de portaaviones y la falta del radar.

¿Por qué tantas prisas por hacerse a la mar sin haber realizado antes unas maniobras conjuntas con la aviación alemana?

El único aspecto positivo fue el valor humano de las dotaciones que cumplieron con su deber, a pesar de las circunstancias. Buques griegos e ingleses recogieron del mar a 55 oficiales y 850 marineros náufragos y el buque hospital *Gradisca* recogió a otros 13 y 147 respectivamente.

Al caer prisionero el capitán de fragata Giorgini, como consecuencia del hundimiento del submarino *Gondar,* fue sustituido por el capitán de fragata Mocagatta en el mando de la 10.ª Flotilla Mas. Esta flotilla reorganiza sus fuerzas a partir del 15 de marzo y se divide en dos secciones: la submarina, con base en la escuela naval de Livorno, que incluye la escuela de torpederos de las bocas del Secchio, los submarinos de transporte y los grupos de asalto; y la sección de superficie, en la escuela de lanchas rápidas de La Spezia, con los grupos de lanchas «MTS», lanchas menores del tipo «Mas», lanchas aptas para ser llevadas en submarinos, «MTR» y otros ingenios.

Durante la noche del 27 de marzo seis embarcaciones de asalto fueron transportadas por los destructores *Crispi* y *Sella,* procedentes de Lero, siendo desembarcadas en las inmediaciones de la bahía de Suda, en Creta. Las embarcaciones de asalto penetraron en la bahía y hundieron al crucero pesado *York,* al petrolero de combate *Pericles,* de 8.300 toneladas, y a un mercante. El *York* no se hundió en aguas profundas, sino

que quedó parcialmente visible, por lo que más tarde, cuando la aviación alemana comenzó el bombardeo de la bahía, se adjudicó el hundimiento. La cuestión no quedó aclarada hasta que se ocupó la isla.

Una de las consecuencias positivas, aunque llegara tarde, de la batalla de cabo Matapán, fue que la marina italiana convenció a Mussolini de la necesidad ineludible de construir portaaviones. Así pues, se decidió transformar en portaaviones el transatlántico *Roma* y posteriormente se hizo lo mismo con el *Augustus.* Estas dos naves fueron rebautizadas con los nombres de *Aquila* y *Sparviero* respectivamente.

El *Aquila* estaba terminado el día 7 de setiembre de 1943, cuando Italia firmó el armisticio, aunque todavía le faltaba recibir los aviones. En cuanto al *Sparviero* aún le quedaban varios meses de trabajo.

12

Abril de 1941

Rommel ataca. Reconquista de Bengasi y Mechili. Los ingleses deciden defender Tobruk a toda costa. Rommel cerca Tobruk. Sollum y fuerte Capuzzo caen en manos alemanas. Continúan los avances ingleses en Abisinia. Liberación de Addis Abeba. Acción de los destructores italianos en el mar Rojo. Directrices de Churchill. Bombardeo naval de Trípoli. Operación Dunlop. Convoyes del Eje. Caída de Bardia. Ataques contra Tobruk. Evacuación inglesa en Grecia. Operación Tigre. Los carros ingleses. Creta. Operaciones navales.

El 1.º de abril, Rommel había alcanzado la línea Marsa el Brega-Maaten el Gefera. Al día siguiente, el general Gariboldi le enviaba el siguiente telegrama:

> «Las noticias que recibo indican que continúa su avance. Eso está en contra de lo ordenado. Le ruego que antes de continuar espere mi llegada.»

Sin embargo, la observación aérea indicaba con toda claridad que los ingleses tenían intención de retirarse. El Alto Mando alemán también había indicado a Rommel que no debía intentar un ataque en Cirenaica hasta que no hubieran llegado todos los efectivos de la 15.ª División acorazada. Pero en el frente no se veían las cosas del mismo modo que en retaguardia.

Aquel mismo día la 5.ª División ligera, acompañada

por el destacamento italiano de Santa María, avanzó por la carretera de la costa. Mientras tanto, el 5.º Regimiento acorazado avanzaba por el interior y al encontrarse con los carros ingleses pertenecientes al grupo de apoyo de la 2.ª División blindada se estableció un breve combate en el que los ingleses perdieron siete carros y los alemanes tres. Poco después, las tropas inglesas se retiraban hacia la zona de Antelat por orden de Gambier-Parry. Agedabia fue ocupada por la tarde, desapareciendo así el problema del agua potable, gracias a los pozos inagotables que allí había. El avance continuó hasta Zuetina, unos 25 kilómetros más al norte. El general Neame ordenó que continuara el repliegue hasta las inmediaciones de Bengasi.

El día 3, Wavell se trasladó a Cirenaica y en vista de la situación decidió suspender la proyectada operación de conquista de la isla de Rodas, en el mar Egeo, así como retener en Egipto a la 7.ª División australiana en lugar de enviarla a Grecia como estaba previsto, formando una reserva con la 6.ª División británica, que todavía no estaba completa. Estas fueron las consecuencias estratégicas inmediatas del ataque de Rommel. Las órdenes que recibió el general Neame fueron de combatir retirándose, conservando al máximo la integridad de sus tropas y sacrificando si era preciso la posición de Bengasi. Además, Wavell decidió enviar a O'Connor al teatro de la lucha, no para sustituir a Neame, sino para supervisarle, ya que este general era poco experto en la lucha en el desierto.

Siguiendo su costumbre, Rommel adelantó aquel mismo día su puesto de mando, instalándolo en Agedabia. Mientras tanto, Churchill comunicaba a Eden, que estaba en El Cairo, sus temores sobre las repercusiones tanto locales como balcánicas que pudiera tener la caída de Bengasi.

Rommel había decidido formar dos columnas de vanguardia: una mandada por el coronel Fabris e integrada por fuerzas de la División «Ariete», con la misión de internarse hacia Mechili por la pista de Bir Ben Gania, llamada Trigh el Abd. La segunda columna, formada por el 3.er Batallón de reconocimiento, debería seguir

la Via Balbia, haciendo tanteos en dirección a Bengasi.

En aquellos momentos llegó a Agedabia el general Gariboldi. Se entabló una fuerte discusión en la que Gariboldi multiplicó sus reproches por la iniciación del ataque alemán. Sin embargo, la discusión terminó cuando se recibió un telegrama del Alto Mando alemán en el que se concedía a Rommel libertad de acción para decidir por sí mismo.

Esta es una cuestión que considero necesario comentar: en la entrevista mantenida el 12 de febrero en Trípoli entre Gariboldi, Rommel y Roatta, que traía las instrucciones personales del Duce sobre la campaña, se convino llevar a cabo una ofensiva de tanteo que quedaría limitada al ritmo de desembarco de las tropas blindadas alemanas. Como consecuencia de este acuerdo, Rommel recibió unas órdenes claras de avanzar con lentitud y casi de acuerdo con un calendario preconcebido: el de los desembarcos de fuerzas alemanas en Trípoli. Hay que estar de acuerdo en que las oportunidades locales hay que aprovecharlas cuando se presenten. De acuerdo con la situación que se estaba desarrollando en Cirenaica, parecía mejor olvidarse de la planificación estructurada en Trípoli y perseguir el principal objetivo: la destrucción total del enemigo.

Lo que ya no puedo considerar tan claro es el hecho de que el Alto Mando alemán concediera libertad de acción a un general que al encontrarse en un teatro de operaciones italiano estaba a las órdenes directas del mando supremo italiano en Libia, o sea del general Gariboldi. Hay que tener en cuenta que el Alto Mando alemán estaba a muchos miles de kilómetros del frente de Libia; que el conceder libertad de acción a Rommel, olvidándose del mando italiano, significaba un desprecio por las decisiones militares italianas y por sus mandos, pero también un desprecio por las más elementales leyes militares de subordinación y disciplina.

Imaginemos por un momento lo que habría sucedido entre los mandos alemanes si el Duce hubiera hecho lo mismo con las divisiones italianas que algunos meses más tarde combatieron en Ucrania. Supongamos que las divisiones italianas en Rusia hubieran actuado libremente, sin estar supeditadas, como es lógico, a las decisiones del mando supremo.

La única explicación posible de esta actitud alemana es que Rommel estuviera mejor informado que Gariboldi sobre la situación estratégica general, sobre todo en la zona de los Balcanes, o bien porque tuviera claros indicios de la debilidad inglesa en Cirenaica, detalle éste que no aparece ni en sus *Memorias*, ni en las crónicas del ejército italiano.

Lo peor de todo fue que esta situación supuso un precedente y Rommel no tardó en actuar de acuerdo con él, despreciando las órdenes de los mandos italianos, cada vez que surgía la más mínima discrepancia de ideas. Se ha hablado y escrito mucho sobre la genialidad de Rommel, que por ahora no discuto, pero creo sinceramente que a partir de este momento hizo lo que quiso, sin tener en cuenta para nada al mando italiano.

Veamos unos cuantos puntos paralelos:

O'Connor atacó en Cirenaica el 9 de diciembre con la misión de conseguir unos objetivos limitados. Rommel atacó en las mismas circunstancias el 31 de marzo. En ambos casos, los atacantes se encontraron frente a un enemigo menos resistente de lo previsto. Ambos comprendieron que podían conseguir una gran victoria, una victoria imprevista. Sin embargo, O'Connor consultó a Wavell. Este aprobó el avance y O'Connor explotó el éxito. Por el contrario, Rommel no consultó a nadie. Gariboldi intentó frenarle. Rommel atacó a pesar de todo y obtuvo un éxito.

¿Qué hubiera ocurrido si en lugar de las inexpertas unidades del Cirenaica Command, Rommel se hubiera encontrado con los veteranos de la 7.ª División blindada? No pretendo hacer aquí un panegírico del militar que se atiene estrictamente a lo ordenado, despreciando así al genio. No obstante, considero que la desobediencia militar es inadmisible, aunque más tarde pueda ser disculpada por el éxito obtenido.

Wavell desconfiaba instintivamente del general Neame, aunque fuera él mismo quien lo nombrara para el mando en Cirenaica. Cuando Rommel estaba atacando quiso sustituirle por O'Connor. Sin embargo, el gene-

ral O'Connor le hizo desistir de su propósito, al menos mientras durara el ataque. En realidad, Wavell se equivocó al anteponer unas consideraciones de tipo humano al realismo de la falta de experiencia para aquel tipo de combate por parte del general Neame. El general inglés no tenía la talla suficiente para enfrentarse con Rommel aunque, conociendo al detalle la campaña realizada por O'Connor y siguiendo sus consejos, dispuso que los restos de la 3.ª Brigada blindada se retiraran hacia el noroeste, cerrando así los accesos de las pistas que llevaban hacia Mechili para evitar una maniobra similar a la que realizó O'Connor durante su ataque en Cirenaica, aunque en sentido contrario.

Wavell volvió a equivocarse, entrometiéndose en las órdenes tácticas dictadas por Neame. Argumentó que si se procedía tal y como lo había hecho Neame, Bengasi quedaría al descubierto. Por lo tanto, ordenó que las tropas se retiraran hacia el norte, cubriendo la ciudad. Esta contraorden provocó la consiguiente confusión y contribuyó a acelerar el éxito del ataque alemán.

Los alemanes entraban en Bengasi la noche del día 3, apoderándose de un cuantioso botín a pesar de las numerosas destrucciones realizadas a toda prisa por los ingleses, antes de evacuar la ciudad. También fueron ocupados los aeródromos desde los que se podría bombardear Tobruk.

El día 4 por la mañana entró en Bengasi un destacamento de la División «Brescia», lo que permitió al 3.er Batallón de reconocimiento continuar su avance por Regima y Charruba, hacia Mechili. Antes de continuar el avance, este batallón fue reforzado con una compañía de carros. Mientras tanto, la 5.ª División ligera también se acercaba a Mechili a través del oasis de Zauiet Msus y de Bir ben Gania. Las tropas que, partiendo de Agedabia, se habían dirigido hacia Bir ben Gania, continuaban atravesando el desierto para llegar al pozo de Bir Tengeder y girar allí hacia el norte para dirigirse hacia Mechili.

La 9.ª División australiana había empezado su retirada hacia Derna a primeras horas de la mañana, siendo cubierta en su retirada por el grupo de apoyo. Mientras tanto, la III Brigada blindada se retiraba hacia Mechili junto con dos grupos de caballería india motorizada. Durante esta jornada cayó prisionero el general Rimington, de la III Brigada.

El día 5 los alemanes ya habían llegado a Bir ben Gania y continuaban su avance hacia Zauiet Msus por Magru y Solluch. La retirada inglesa continuaba a la misma velocidad y míster Eden comunicaba a Londres sus temores sobre el posible éxito alemán.

Durante el día 6 Rommel estuvo coordinando, controlando y corrigiendo los desvíos de las distintas columnas que confluían sobre Mechili, volando continuamente sobre el campo de batalla en su avión de reconocimiento. No obstante, no pudo evitar que el ataque sufriera algunos retrasos.

El destacamento Ponath fue enviado hacia Derna con la misión de cortar la carretera costera y realizar una maniobra de cerco similar a la que había llevado a cabo el general O'Connor unos meses antes en Beda Fomm. La 9.ª División australiana se estaba retirando por esta carretera. Los generales O'Connor, Neame y Combe se dirigieron en un pequeño convoy por una carretera paralela, situada más al interior, con objeto de no perturbar el tráfico en la carretera costera. La mala suerte quiso que cayeran en manos de los alemanes durante la noche del día 6.

De este modo desaparecía la posibilidad de que la historia contemplara el enfrentamiento de dos generales de la misma talla: Rommel y O'Connor.

Sinceramente, creo que una de las mayores omisiones de los cronistas de la Segunda Guerra Mundial es la de considerar a Rommel como el general del desierto por antonomasia, olvidando a O'Connor que no le iba a la zaga en ideas, soluciones, decisión, habilidad y genialidad.

Aquella misma tarde tuvo lugar una conferencia del mando inglés en El Cairo. Durante la misma se discutió el lugar más adecuado para frenar el avance alemán. Se decidió defender Tobruk a toda costa y se volvió a considerar la línea defensiva de Marsa Matruh, creada por O'Connor. Inmediatamente dieron comienzo las

actividades para reforzar Tobruk y el día 8 arribaba a su puerto el primer convoy.

En contra de lo previsto la 2.ª División blindada inglesa no consiguió llegar a tiempo a Mechili. Sólo llegaron su cuartel general, que había perdido el contacto con sus unidades, y dos agrupaciones de caballería india motorizada. Estas tropas quedaron cercadas el día 7 y al día siguiente comenzaba el ataque alemán. Los ingleses ofrecieron una breve resistencia y se rindieron dejando en poder del enemigo un enorme botín, ya que fue precisamente aquí donde O'Connor acumulara grandes cantidades de pertrechos durante su ofensiva contra Cirenaica. Los alemanes hicieron dos mil prisioneros, indios en su mayor parte, así como a los generales Wiard y Gambier-Parry, jefe de la 2.ª División blindada.

La ocupación de Mechili dio tiempo a que entrara en Tobruk por vía marítima una brigada perteneciente a la 7.ª División australiana, uniéndose a las tropas de la 9.ª División que habían logrado llegar hasta allí. Todas estas fuerzas comenzaron a preparar de inmediato el campo fortificado de resistencia de la plaza.

En este punto de la batalla llegó al frente el general Von Prittwitz und Graffon, jefe de la 15.ª División acorazada, que todavía estaba siendo descargada en el puerto de Trípoli. Rommel le ordenó que se pusiera al frente de una agrupación táctica formada por el 3.er Batallón de reconocimiento, el 8.º Batallón de ametralladoras y el 605.º Batallón de anticarros, y que explotara el éxito, persiguiendo a los ingleses hasta Tobruk. Aquel mismo día Wavell había estado en Tobruk y el día 10 ordenaba a los generales Laverach, John Harding y Morshead que defendieran la ciudad a toda costa.

Tras la ocupación de Mechili, Rommel condensa en dos páginas de sus *Memorias* las primeras enseñanzas obtenidas de la lucha en el desierto, haciéndolo con claridad y sencillez. Para él, los factores decisivos son: la improvisación, una buena aplicación del factor tiempo, la energía y la decisión del jefe, y la capacidad para presentar a sus tropas objetivos que éstas pudieran alcanzar. En una frase irónica dice: «Es frecuente que los militares de academia no piensen así, aunque esto resulte clarísimo para un hombre práctico.» Esta frase encierra un poco de despecho por parte de un general que no procedía del Estado Mayor, pero sin duda alguna es una frase con gran sentido común. El comentario empezaba diciendo: «Es muy probable que en una guerra moderna nunca se haya intentado realizar una ofensiva con tanta improvisación como tuvimos que hacer la de Cirenaica.» Al parecer, Rommel no conocía detalles sobre las primeras fases de la guerra civil española, o acaso no la considerara una «guerra moderna».

Hemos visto con anterioridad cómo un general inglés, O'Connor, que sería olvidado al caer prisionero, había realizado otra campaña en el mismo teatro de operaciones que Rommel, siguiendo los mismos itinerarios aunque en dirección contraria, superando los mismos problemas con los mandos superiores, con el terreno y con los suministros, con la misma audacia y el mismo sentido de aprovechamiento de las oportunidades. Rommel no podía conocer esta campaña en sus detalles de tipo interior, pero sí conocía las consecuencias que había tenido para los italianos. Por ello, Rommel decidió imitarla cuando al llegar a Agedabia ordenó seguir la ruta de Mechili, a pesar de la opinión de sus colegas italianos que afirmaban que la ruta era prácticamente infranqueable. Sin embargo, Rommel dijo que si los ingleses habían pasado por allí para caer sobre Beda Fomm, también lo harían los alemanes para llegar a Mechili y a Tobruk.

En la cartografía militar italiana del sector la pista caravanera llamada Trigh el Abd sólo aparece como una línea ondulante que carece de la más mínima referencia en distancias de 100 y hasta de 150 kilómetros. Los generales Gariboldi y Zamboni, buenos conocedores del terreno, no dejaron de resaltar las grandes dificultades del camino. Sin embargo, el mejor argumento que les podía oponer Rommel era el de que si los ingleses habían pasado por allí también lo harían ellos.

Esta decisión trascendental, tanto de O'Connor como de Rommel, abrió grandes oportunidades de maniobra en Libia, alejando de ambos contendientes el «complejo de la Via Balbia». Con todo esto no pretendo afirmar

que Rommel fuese un copista, como tampoco pretendo dudar de su ingenio, del que más tarde daría grandes pruebas. Lo único que me limito a afirmar es que en esta ocasión no fue «original».

Mientras en Cirenaica se desarrollaban todos estos acontecimientos, el general Platt atacaba el día 1.º de abril el campo atrincherado de Massaua con sus tropas anglo-indias, después de haber forzado el paso de Keren y haber ocupado Asmara. El día 2 se ofreció la rendición a los defensores, pero la invitación no fue contestada. El día 4 la aviación inglesa bombardeó el puerto, hundiendo al destructor *Acerbi*. Ese mismo día se reanudaba el asalto por la parte norte del cinturón defensivo y dos días después se atacaba por el oeste. Los primeros ataques fueron rechazados hasta que durante la noche del día 7 comenzaron a desertar numerosos soldados indígenas y esto facilitó la entrada de las tropas aliadas en Massaua. Las primeras tropas que entraron en la ciudad fueron los franceses libres del coronel Monclar, una de las primeras unidades asaltantes. El torpedero *Orsini*, que había contribuido a defender la plaza con su artillería de a bordo, fue hundido por su tripulación antes de que entraran los aliados. En total, cayeron prisioneros unos 9.000 hombres.

Las guarniciones de las islas del archipiélago de Dahlak, compuestas en su mayor parte por los artilleros de las baterías de costa, quedaron aisladas y terminaron por rendirse a mediados de mayo a causa de la falta de alimentos, aunque algunos hombres lograron escapar a Assab. Los cinco destructores que quedaban en Massaua, el *Pantera*, el *Tigre*, el *Manin*, el *Sauro* y el *Battisti*, al mando del capitán de navío Gasparini, zarparon el día 2 para atacar Port Sudan en una «operación sin retorno». El objetivo se encontraba 500 kilómetros más al norte, en pleno mar Rojo. Había que llegar allí sin contar con ninguna protección aérea, sin realizar ningún reconocimiento previo, sin contar con información, a sabiendas de que se dirigían hacia una muerte cierta, pues no se podía pasar el estrecho de Bab el Mandeb tratándose

de naves de superficie a causa de la cercanía de la poderosa base naval de Adén. Por otra parte, el radio de acción de los destructores no les permitía llegar a ningún punto amigo o neutral.

Dos horas después de zarpar comenzaron los ataques de la aviación inglesa. El *Battisti* fue el primero en sufrir averías tan graves que el día 3 tuvo que ser abandonado y hundido por su tripulación cerca de Scio Aiba, en la costa de Arabia. El *Pantera* y el *Tigre* sufrieron un fin semejante. El *Sauro* voló en pedazos al ser alcanzado de lleno por una bomba, que cayó en una de las cámaras de municiones. El *Manin* encalló en un escollo al norte de la isla Awali Hutub y fue el último en sucumbir, después de cuatro horas de bombardeo aéreo.

Así terminó la presencia de la marina italiana en el mar Rojo, con esa alta demostración de espíritu militar y sentido del sacrificio.

El día 11 el presidente Roosevelt declaraba que el mar Rojo quedaba abierto a la navegación norteamericana, ya que había dejado de ser zona de combate.

En el otro sector del frente etíope, el general Cunningham entraba en Addis Abeba el día 5, y poco después las tropas inglesas también entraban en Adua, procedentes de Harrar. Este éxito, de indiscutible resonancia mundial, hizo que su nombre alcanzara rápida celebridad. Si además tenemos en cuenta la fama que había dado a su apellido su hermano, el almirante de Alejandría, no nos debe extrañar que en fechas posteriores fuera designado para altos cargos en Libia.

Antes de que se produjera el avance inglés el duque de Aosta envió unos emisarios a Diredaua para advertir a los ingleses que la capital había sido declarada «ciudad abierta», advirtiéndoles también del peligro de que los indígenas cometieran toda clase de abusos entre el momento de salir los italianos y la llegada de las tropas inglesas. Los últimos núcleos italianos partieron de la capital por la carretera de Gimma.

Durante la última reunión entre el duque de Aosta y su Consejo de Gobierno, celebrada el día 3, el general

Trezzani, jefe de Estado Mayor de las tropas del Africa Oriental Italiana, convenció a los demás de la conveniencia de retirarse hacia la zona de Alaji. El duque conocía el territorio mejor que el general Trezzani y por eso propuso retirarse hacia la región de Gondar, pero Trezzani no se dio por vencido y al fin logró imponer su parecer. Así pues, el duque, acompañado por los generales Volpini, Trezzani y Pinna, partieron hacia la zona de Alaji, una de las cimas más altas de Africa, con sus 3.400 metros. Los restos de la aviación, compuesta por cuatro cazas «CR-32» y un bombardero «CA-133» quedaron en Alomatá, un aeródromo bastante oculto y secreto. El día 5 tropas abisinias atacaban Debra Markos hasta conseguir que se retiraran sus defensores. El Negus entró allí el día 11. El general Muratori, que mandaba las bandas armadas fieles a Italia, también se retiró hacia Alaji para unirse con el duque.

El batallón sudanés organizado por el general Wingate atacó Goggiam, haciendo más de 6.000 prisioneros, mientras que el resto de los italianos se retiraban hacia Gondar.

A pesar de no disponer de artillería pesada de sitio, Rommel se dispone para atacar Tobruk. Su plan consistía en que las Divisiones 27.ª «Brescia», al mando del general Cremascoli, y la 102.ª «Trento», al mando del general De Stefanis, atacaran la plaza por el oeste, mientras que la 5.ª División ligera pasaba por el sur y atacaba por el sudeste, quedando la 17.ª División «Pavia» en reserva. El día 9 había trasladado su puesto de mando a Tmimi y la 5.ª División ligera fue transportada a El Gazala durante la noche.

El día 10 el 3.er Batallón de reconocimiento marchaba sobre Tobruk por El Adem, mientras que el grupo de combate de Von Prittwitz lo hacía por la carretera. Estos avances no tardaron en ser detenidos por la reacción artillera inglesa. El general Von Prittwitz fue uno de los primeros muertos.

Hay que señalar que cuando Rommel emprendió el cerco y asalto de Tobruk no conocía la organización del

cinturón defensivo de la ciudad, que había sido construido por los propios italianos. Creo que ésta es una de las pruebas más claras de uno de los más acusados defectos de Rommel que más tarde se confirmará cuando se lance sobre El Alamein: la impaciencia. Se sentía consumido por la impaciencia cuando en Francia sus jefes controlaban y frenaban sus ansias de avanzar; sentía impaciencia por atacar en Cirenaica cuando en realidad no contaba con fuerzas para hacerlo, y ahora sentía impaciencia por asaltar una plaza, sin contar con la preparación ni los medios necesarios.

Después de coordinar la distribución de sus tropas, que cerraron el cerco el día 11, se inició el asalto al día siguiente por la tarde, mientras el 3.er Batallón de reconocimiento cercaba Bardia. El ataque de la 5.ª División ligera, apoyada por los carros del 5.º Regimiento blindado, fue detenido por un intenso fuego artillero, así como por un foso anticarro muy bien batido. En un comentario sobre el particular, Rommel se lamenta: «Las defensas de Tobruk se extendían en todas direcciones y con mayor profusión de lo que habíamos imaginado. Aún no habíamos podido consultar ninguno de los planos de las defensas, que estaban en poder de los italianos.» ¿Acaso se puede atacar una plaza fortificada imaginando cómo serán sus defensas? Según la propia confesión de Rommel, los planos de las fortificaciones sólo llegaron a su poder el día 19. En ellos se detallaba perfectamente la doble fila de fortificaciones y se describían con mayor perfección aún las 170 obras de hormigón semienterradas, delimitándose el foso anticarro y señalándose la disposición de las alambradas, aparte de otros y numerosos detalles.

¿Cómo puede ser que actuara con tanta precipitación un general que se enfrentaba con el complejo problema de asaltar una plaza fuerte, en una operación tan diferente al tipo de guerra relámpago que estaba acostumbrado a hacer? ¿Acaso despreciaba la competencia del enemigo? Desde luego, no era éste el caso. ¿Tenía prisa? Es muy probable que sí. ¿Quería demostrar a los italianos la aplastante eficacia alemana? Es muy posible, pero si hubiera esperado a tener los planos de las defensas,

más fuerzas y más artillería habría ahorrado muchas vidas, mucho material y posiblemente habría conquistado la plaza, ya que mientras él estaba en situación de aumentar continuamente sus efectivos, el enemigo se veía obligado a hacerlo periódicamente y sólo por mar. Se precipitó y fracasó.

El día 13 un grupo de combate mandado por el teniente coronel Knabe ocupaba fuerte Capuzzo y otro, mandado por el comandante Wechmar, avanzaba por la Via Balbia y se apoderaba de Sollum.

Mientras tanto, se tanteaba la línea defensiva de Tobruk y el día 14 se emprendía otro ataque que no tuvo mejores resultados por falta de coordinación entre la infantería y los carros. En este asalto se sacrificó inútilmente el batallón del teniente coronel Ponath, que murió. Se siguieron sucediendo los asaltos contra la posición clave de Ras el Madauer y contra las cotas 187 y 201. En estos ataques, que también fracasaron, participó la infantería de la División «Ariete».

El día 15, el crucero *Gloucester* y el destructor *Hasty* cañonearon fuerte Capuzzo, y el cañonero *Ladybird* hizo lo mismo contra el campo de aviación de El Gazala.

Continuaron los ataques, a los que se incorporó la 102.ª División «Trento» del general De Stefanis. Sin embargo, la dura resistencia de los australianos impidió todo avance. La incorporación a la lucha de parte de la 15.ª División acorazada, a las órdenes del coronel Von Herff, tampoco pudo mejorar la situación.

Bardia acabó de ser ocupada el día 19. Ese mismo día Rommel estuvo a punto de morir ya que su vehículo fue atacado por unos cazas ingleses cuando se dirigía a primera línea para estudiar el terreno. Contando ya con los planos de la defensa de Tobruk sustituyó a las tropas alemanas que habían tomado Bardia, Sollum y fuerte Capuzzo por unidades de la División «Trento» y las concentró frente a Tobruk para que tomaran parte en un nuevo asalto que sería realizado sobre todo por la 15.ª División acorazada, al mando del general Von Esebeck, reforzada por la División «Ariete» y ambas a las órdenes del general Von Kirchheim. El objetivo era romper la línea por la posición de Ras el Madauer.

El ataque, apoyado por los «Stukas», se realizó el día 30. Al principio se consiguió una penetración sustancial en la posición, que fue tomada a las nueve de la mañana, pero varios fortines muy bien ocultos y las perfectas barreras artilleras australianas impidieron una mayor profundización.

Aunque en realidad no hiciera falta, Churchill recalcaba a Wavell el día 10 la necesidad de conservar Tobruk. El almirante Cunningham advirtió a Londres que si los alemanes conseguían llegar hasta Marsa Matruh la flota de Alejandría correría un grave peligro, al caer bajo el radio de acción de la aviación alemana.

Wavell reorganizó sus mandos: encargó al general Morshead la defensa de Tobruk; el mando de las tropas del desierto occidental, que luchaban en la frontera de Libia, fue confiado al general Beresford-Pierce, y las fuerzas de Egipto quedaron al mando del general Marshall-Cornwall.

Para Wavell, la situación venía a ser similar a la existente a principios de la guerra, con la diferencia de que ahora estaba en posesión de Tobruk y que había cargado sobre sus hombros la responsabilidad de los problemas militares en Grecia y en las islas del mar Egeo.

Míster Eden regresó a Londres y el día 14, Churchill felicitaba con razón a los defensores de la plaza sitiada. Al mismo tiempo enviaba a Wavell unas directrices enérgicas sobre la dirección de la guerra en el Mediterráneo; encargaba al almirante Cunningham que cortara, aun a costa de graves pérdidas, el tráfico marítimo entre Italia y Libia, y le urgía para que atacara el puerto de Trípoli, bombardeándolo y minándolo. Para el cumplimiento de estas misiones le prometía enviarle un refuerzo a base de unidades pesadas, como el *Nelson* y el *Rodney* y sugería utilizar el viejo acorazado *Centurion* (1) para blo-

(1) El **Centurion** era un viejo acorazado construido en 1911. Desplazaba 25.500 toneladas y desarrollaba una velocidad de 16 nudos. Tenía un dispositivo de mando teledirigido para ser empleado como blanco móvil en los ejercicios de tiro de la escuadra. Terminó su vida naval en la Operación Gooseberry, en el desembarco de Normandía.

quear la entrada del puerto de Trípoli. También anunciaba el envío de aparatos de bombardeo para proseguir el ataque contra este puerto y aconsejaba basar en Malta unidades navales ligeras que pudieran hostilizar el tráfico marítimo del Eje, al mismo tiempo que se reforzaba la aviación y las defensas antiaéreas de la isla. Requería un continuo ataque de hostigamiento, ya fuera aéreo o naval, contra la ruta costera de 1.700 kilómetros de longitud que iba desde Trípoli a los frentes de combate. Finalmente, y a la vista de los acontecimientos que se desarrollaban en los Balcanes concedía a estas misiones el calificativo de urgencia extrema.

Estas directrices de Churchill obligaron al Alto Mando inglés a ponerse a trabajar inmediatamente para dirigir y cumplimentar las órdenes. Entre los numerosos estudios militares llevados a cabo, se puede destacar el plan de ataque directo contra el puerto de Trípoli. Otras operaciones a estudiar fueron los ataques a los convoyes del Eje y el paso por el Mediterráneo de los pertrechos que Wavell necesitaba con urgencia para armar convenientemente a las tropas de que disponía. Pasando por el Mediterráneo un convoy directo hacia Alejandría se ahorraría el tiempo que suponía bordear todo el continente africano.

El día 15, el Almirantazgo planteaba a Cunningham dos alternativas: o bombardear intensamente el puerto de Trípoli, o bien bloquear su entrada aunque para ello se tuviera que sacrificar al *Centurion* o al *Barham*. Cunningham se decidió por la primera solución, afirmando que estaba dispuesto a bombardear Trípoli con toda la flota. Consideraba que sacrificar una de aquellas dos unidades era inoportuno, sobre todo si se tenía en cuenta la gran responsabilidad que pesaba sobre la flota de Alejandría.

El resultado de este intercambio de opiniones fue la operación que realizó la flota de Alejandría, integrada por los acorazados *Warspite, Barham* y *Valiant*, el portaaviones *Formidable*, los cruceros ligeros *Phoebe* y *Calcuta* y varios destructores, que zarparon de su base el día 18. En principio acompañaron a Malta al transporte *Breconshire*, de 10.000 toneladas, y al atardecer del

día 20 tomaron rumbo hacia Trípoli, acompañados por el crucero *Gloucester*. Llegaron ante el puerto hacia la madrugada del día 21. A las 3.30 de la madrugada ocho aparatos «Wellington» empezaron a bombardear el puerto. Estos aviones estaban basados en Malta, pero a las 4.40 aparecían doce aviones «Swordfish» del *Formidable*, al mismo tiempo que despegaban otros aviones de reconocimiento con la misión de corregir el tiro de la flota inglesa que abrió el fuego a las 5.02 horas. El fuego se mantuvo hasta las 5.20 y se reanudó a las 5.25 terminando a las 5.40. En total se dispararon 550 toneladas de proyectiles, se hundieron seis buques mercantes y el destructor *Partenope* y se incendiaron los depósitos de petróleo. Durante el regreso a la base de partida, el *Valiant* resultó ligeramente averiado al chocar con una mina. La flota entró en Alejandría sin mayor novedad el día 23.

Otra de las operaciones derivadas directamente de las directrices de Churchill fue la Operación Dunlop que empezó el día 24 con la salida del portaaviones *Ark Royal* que transportaba 23 aparatos «Hurricane». El día 27 despegaron todos ellos de la cubierta del *Ark Royal* y poco después aterrizaban en Malta mientras el crucero *Dido* y el crucero-minador *Abdiel*, acompañados por seis destructores, custodiaban un convoy con el mismo destino.

El primer ministro inglés se preocupaba con razón por la importancia del tráfico marítimo mediterráneo de las potencias del Eje. Entre el 1.º y el 13 de abril pasaron cinco convoyes, con un total de quince mercantes y dos petroleros. La primera acción contra este tráfico fue la llevada a cabo contra un convoy formado por los mercantes *Adana, Aegina, Arta, Iserlohn* y *Sabaudia* que transportaban tropas y pertrechos para el Africa Korps e iban custodiados por los destructores *Baleno, Lampo* y *Tarigo*. El ataque fue desarrollado por la Escuadrilla K de destructores, que zarpó del puerto de La Valetta a las órdenes del capitán de navío Mack. Estaba integrada por los destructores *Jervis, Mohawk* y *Janus*, dotados de radar. Las dos formaciones navales se encontraron durante la noche del día 16 cerca de los arrecifes

de Kerkenah, junto a la costa tunecina. Los ingleses consiguieron hundir todos los mercantes, con un total de 14.000 toneladas, así como a los destructores *Baleno* y *Tarigo*. Este último pudo torpedear y hundir al *Mohawk* antes de hundirse él mismo. El *Lampo* quedó tan averiado que encalló en los arrecifes. En agosto del mismo año pudo ser puesto a flote y remolcado a Génova fue puesto de nuevo en servicio en mayo de 1942.

Los éxitos obtenidos en Trípoli y en Kerkenah convencieron a Cunningham de la posibilidad de reforzar La Valetta. Así pues, envió a este puerto al crucero *Gloucester* y varios destructores.

El día 18 partían dos convoyes hacia Trípoli. Uno desde Palermo compuesto por cuatro buques y escoltado por cuatro destructores y un torpedero con pertrechos para el Afrika Korps. Otro zarpaba de Trapani con tropas italianas, constituido por tres mercantes y un petrolero, escoltado por tres torpederos. Los dos convoyes llegaron sin novedad a Trípoli el día 20.

Entre el 21 y el 24 zarparon de Nápoles y Palermo otros cinco transportes, acompañados por cuatro destructores y una protección lejana compuesta por los cruceros *Giovanni delle Bande Nere* y *Cadorna*, acompañados por otros dos destructores. El convoy fue descubierto por la observación aérea de Malta lo que motivó que zarparan de La Valetta los destructores *Jervis*, *Janus*, *Juno* y *Jaguar* que atacaron el convoy el día 23, hundiendo al mercante *Egeo* después de un largo combate.

Del 30 de abril al 1.º de mayo zarparon de Mesina y Augusta, con destino a Trípoli, otros tres mercantes alemanes y dos italianos, escoltados por los cruceros *Trieste*, *Bolzano* y *Eugenio di Savoia*, acompañados por los destructores *Ascari*, *Carabiniere* y *Ghiberti*. Este convoy logró llegar a Trípoli, aunque tuvo que resistir fuertes ataques aéreos y submarinos.

Durante el mes de abril se desembarcaron en Libia 57.796 toneladas de material y 23.700 toneladas de combustible, con una pérdida que sólo representaba el ocho por ciento de lo embarcado en los puertos italianos.

Me he extendido en detallar la composición de estos

convoyes, como haré en meses posteriores, para ofrecer al lector el máximo de datos posibles, dentro de las limitaciones de esta obra, sobre los suministros llegados a Libia. De este modo se podrá emitir un juicio sobre la parte que desempeñó la marina italiana en el mantenimiento del vital cordón umbilical que unía a Italia con Libia. En general se ha extendido la idea de atribuir a la marina italiana el fracaso de la actuación de las tropas del Eje, sobre todo por parte de Rommel y de sus apologistas. Considero, y creo que así lo podré demostrar, que el esfuerzo naval italiano fue llevado en esta agotadora misión hasta el máximo de las posibilidades humanas, tanto por parte de los marinos mercantes como de guerra. Si no se pudo hacer más, las causas no hay que buscarlas en ellos, como ya veremos.

Mientras tanto, la presión alemana en Grecia había conseguido romper la línea Metaxas el día 20. Las tropas alemanas llegaron al istmo de Corinto el día 27 y poco después entraban en Atenas. Como consecuencia de los avances de las tropas alemanas, constituidas por el 12.º Ejército del mariscal List, el Cuerpo Expedicionario inglés tuvo que ser evacuado. Su debilidad no había podido equilibrar la balanza y así se cumplían las predicciones de todos los asesores militares de Churchill, que habían aconsejado no intervenir en Grecia. Durante la evacuación se pudieron salvar 43.000 soldados ingleses, pero la pérdida de prestigio fue enorme para Gran Bretaña. Sin embargo, lo más penoso de todo fue el hecho de que O'Connor no pudiera completar en su día la ofensiva en Libia.

El día 21 el general Student, jefe de las tropas paracaidistas alemanas, proponía a Hitler la invasión de Creta por el aire.

El día 20, Wavell enviaba a Churchill un informe sobre el estado de la situación. En él indicaba su escasez de blindados: sólo disponía de una compañía en Marsa Matruh y algunos más en el interior de Tobruk, además

de los que había en Alejandría y ni siquiera podía formar un regimiento con blindados del tipo crucero y otro con blindados del tipo de acompañamiento, mientras que en cuanto a personal disponía de tropas suficientes para equipar seis regimientos. Así pues, faltaba material.

La decisión de Churchill fue inmediata: enviar los blindados necesarios mediante un convoy que utilizara directamente la vía marítima del Mediterráneo. Esta fue la llamada Operación Tigre:

Se pensó en enviar cinco buques mercantes, cargados con 250 carros de combate del tipo «I». El mismo día 20 el primer ministro daba la orden a sus jefes de Estado Mayor, indicando que el desarrollo de la operación era de extrema urgencia. Al principio, los jefes de Estado Mayor se opusieron, basándose en dos motivos: la falta de carros de combate para la defensa de la metrópoli y el peligro de pasar bajo la acción directa de la aviación alemana y de la flota italiana. Se consideró que el primer motivo no parecía representar un peligro inmediato, ya que no aparecían síntomas de que se fuera a producir un desembarco alemán. En cuanto a la segunda objeción, se pensó que era un riesgo calculado que había que correr.

Después de discutir ampliamente todos los detalles se decidió realizar la operación, aunque retrasando la salida unos días para poder aumentar hasta 307 el número de carros blindados embarcados. De ellos 99 eran del tipo crucero «Mark-IV» y «Mark-VI», otros 180 eran del tipo «I» y los restantes de mando.

Estos tipos de carros, dejando aparte el tipo «I», apodado «Matilda», del que ya nos hemos formado una opinión, no eran superiores en nada a los carros blindados de la 15.ª División acorazada de Rommel. El «Crusader MK-VI», el más pesado de ellos, carro del tipo crucero, estaba armado con un cañón de 37 mm aunque pesaba 18 toneladas. Según la opinión del ya citado Eddy Bauer, estos carros de combate se iban a emplear indebidamente: «Dichos ingenios, muy aptos para misiones de exploración, golpes de mano o persecución, iban a ser utilizados por los ingleses en misiones de choque y

ruptura.» Ya veremos lo que sucederá con ellos. Churchill los enviaba al desierto para que pudiera renacer la casi desaparecida y ya célebre 7.ª División blindada.

La Desert Air Force también estaba atravesando un trance muy delicado en Egipto. Se habían perdido todos los cazas enviados a Grecia, así como la mayor parte de los que estaban en el campo de aviación de Tobruk. El mariscal del aire Longmore afirmó a sus superiores que era prácticamente imposible mantener la superioridad aérea sobre esta plaza.

El servicio militar de información inglés comunicaba el día 21 de abril que se habían identificado y localizado varias unidades alemanas pertenecientes a la 15.ª División acorazada en el frente de Libia. Este era un síntoma más de la inferioridad británica en blindados. Por otra parte, los italo-alemanes estaban acondicionando con gran rapidez el puerto de Bengasi para poder recibir allí el material desembarcado y ahorrar así la distancia que lo separaba de Trípoli. Este factor contribuía, pues, a aumentar la inferioridad inglesa.

Todos estos síntomas permitían suponer que los alemanes desencadenarían un ataque contra Egipto hacia finales de junio, por lo que se intensificaron todos los preparativos de la Operación Tigre, que se desarrolló durante el mes de mayo.

El día 24 Churchill pidió explicaciones a Wavell sobre los motivos que habían conducido a una derrota en Cirenaica. De este modo olvidaba su responsabilidad personal al haber tomado decisiones estratégicas que repercutieron sobre el frente de Libia. Wavell le contestó al día siguiente. Según él, las causas fueron la pérdida de todos los mandos superiores, la inexperiencia de las unidades que guarnecían la Cirenaica, la sorpresa con que se produjo el ataque alemán, el lamentable estado de los vehículos blindados, especialmente los de la 3.ª Brigada blindada y también los de la 2.ª División blindada, y finalmente el hecho de que O'Connor cayera prisionero durante el transcurso de las operaciones. Estas explicaciones dejaron satisfecho a Churchill.

El 28 de abril, la junta mixta de información, con sede en Londres presentó al Alto Mando un informe

sobre el alcance y los datos recogidos acerca del inminente asalto alemán sobre Creta. El día 17 Wavell había afirmado que Creta debía ser defendida, después de la evacuación de Grecia. Los motivos son muy claros, y basta observar un mapa del Mediterráneo oriental para comprenderlos. La proximidad de esta isla al flanco marítimo del teatro de operaciones en Libia y Egipto, colocaba toda esta zona al alcance de una aviación ofensiva con base en los campos de aviación de la isla. Su defensa fue encomendada al general Freyberg.

Además de las operaciones navales citadas anteriormente, la 7.ª División italiana de cruceros, mandada por el almirante Casardi, colocó durante los días 19 y 23 los campos de minas S-11, S-12 y S-13 al este del cabo Bon. La flota italiana estuvo compuesta en esta ocasión por los cruceros *Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta, Montecuccoli* y *Attendolo*, acompañados por los destructores *Pigafetta, Zeo, Da Mosto, Da Verazzano, Da Recco* y *Pessagno*. El total de artefactos colocados fue de 1.553.

El día 27 Cunningham refuerza el destacamento naval de Malta con la 5.ª Flotilla de destructores, a las órdenes del capitán de navío lord Louis Mountbatten. Esta flotilla estaba formada por los destructores *Kelly, Kipling, Kelvin, Kashmir, Jackal* y *Jersey*. Este último se hundió antes de llegar a La Valetta, al chocar con una mina.

El día 6 la lancha torpedera italiana *Mas-213*, torpedeó al crucero ligero *Capetown* en el mar Rojo. El crucero resultó tan averiado que tuvo que ser remolcado hasta Bombay para ser reparado, quedando inutilizado durante más de un año. Este fue el éxito más espectacular obtenido por la flota italiana de Abisinia, precisamente por la unidad de combate más pequeña y en el último momento. Raras paradojas del destino.

13

Mayo de 1941

Rommel continúa el ataque contra Tobruk. Operación Tigre. Final de la resistencia italiana en el Alaji; el Negus entra en Addis Abeba. Operación Brevedad. Creta. Fortificación de la línea de Sollum. Equilibrio de fuerzas. Los convoyes. Debilidad naval inglesa en el Mediterráneo. Rommel reflexiona. Informe de Wavell sobre los carros de combate. Acciones navales.

El mes de mayo empieza con la continuación de los infructuosos ataques contra Tobruk. Los asaltos están ahora mejor organizados, pero continúan estrellándose contra la férrea resistencia de los defensores. El día 2 Rommel empieza a darse cuenta de que no cuenta con elementos adecuados para montar un asalto en toda regla y por fin decide «enquistar» Tobruk.

Si cuando empezó su campaña en Cirenaica, el propósito de Rommel había sido el de perseguir y destruir a los ingleses, lo había cumplido de sobra antes de tener que detenerse ante Tobruk.

Los primeros ataques ya demostraron que la plaza era muy difícil de conquistar. Si Rommel se hubiera limitado a dejar frente a Tobruk una fuerza de sitio ligera y hubiera continuado su avance hasta el límite de sus posibilidades logísticas, podría haber sorprendido a los ingleses con una penetración muy profunda en Egipto, aunque los resultados habrían sido muy poco definitivos como consecuencia de la debilidad de sus fuerzas

y del hecho de que su base de abastecimientos todavía se encontrara en Trípoli.

Sus tropas eran muy buenas, pero poco numerosas y en Tobruk sufrió muchas bajas. En sus *Memorias* dice que así como en la guerra de movimientos el material lo es todo, en la guerra de trincheras o en el sitio de una plaza fuerte, el hombre lo es todo y reconoce abiertamente que sus tropas no estaban adiestradas para emprender un combate de tales características. También se lamenta de que la aviación alemana de Africa continuara subordinada al X Cuerpo Aéreo alemán con base en Sicilia, en lugar de dedicarse exclusivamente a apoyar las acciones del Afrika Korps. Finalmente, considera que le perjudicó mucho la no utilización del puerto de Bengasi, puesto que, dado el avance de sus tropas, la base de aprovisionamientos de Trípoli quedaba ya demasiado lejos.

El puerto de Trípoli fue protegido el día 1.º por la 7.ª División de cruceros del almirante Casardi, que colocó el campo de minas «T», situado al norte del puerto. El propósito de este campo de minas era el de impedir que los ingleses repitieran la acción naval del 21 de abril, aunque el día 2 el puerto fue bombardeado de nuevo por la aviación inglesa basada en Malta. Mientras tanto, Rommel reorganizaba su dispositivo. Las tropas no motorizadas, sobre todo italianas, fueron situadas frente a Tobruk para mantener el sitio, así como en las posiciones avanzadas de Sollum y Sidi Omar. Las tropas motorizadas constituyeron una reserva móvil para ser empleada contra cualquier movimiento envolvente por su ala derecha, ya que las posiciones del Eje sólo se extendían desde el mar hasta Sidi Omar.

Los ingleses ejecutaron durante este mes la tan discutida Operación Tigre.

Los cinco mercantes rápidos, que podían desarrollar velocidades de hasta quince nudos, fueron cargados con los carros de combate que Wavell necesitaba y pasaron por el estrecho de Gibraltar acompañados por el acorazado *Queen Elizabeth*, que se iba a incorporar a la flota

de Alejandría, y por los cruceros ligeros *Fidji*, y *Naiad*, a los que se incorporó la flota de Sommerville, con los acorazados *Renown* y *Malaya*, el portaaviones *Ark Royal*, el crucero *Sheffield* y varios destructores, mientras Cunningham zarpaba de Alejandría escoltando hasta Malta a un convoy de suministros compuesto por seis mercantes.

La aviación del Eje atacó el día 8 el convoy que había pasado el estrecho de Gibraltar. La fuerza naval inglesa logró derribar siete aparatos sin que ningún navío sufriera el menor daño. Por la noche de ese mismo día el crucero ligero *Ajax*, mandado por el capitán de navío McCarthy, acompañado por tres destructores, bombardeó las instalaciones portuarias de Bengasi, hundiendo dos mercantes con un total de 3.500 toneladas. Esa misma noche el convoy procedente de Gibraltar penetraba en el canal de Sicilia y se metía en un campo de minas. Uno de los mercantes, el *Empire Song* chocó contra una de ellas, se incendió y se hundió, mientras que otro, el *New Zealand Star* resultó averiado y tuvo que continuar la ruta a marcha lenta.

El almirante Sommerville se retiró a Gibraltar al llegar al canal de Skerki, y destacó al *Gloucester*, con seis destructores, en misión de escolta directa. El *Gloucester* acompañó a los mercantes hasta 50 millas al sur de Malta, donde Cunningham se hizo cargo de su custodia. El convoy arribó a Alejandría por la tarde del día 12. Allí se descargaron 238 carros, además de 43 aparatos de caza desmontados. Como vemos, la Operación Tigre también sirvió para reforzar la aviación del Oriente Medio. Además de los aviones recién llegados, Churchill anunció a Wavell que enviaba otros 150 aparatos por la ruta de Takoradi, a bordo de los portaaviones *Ark Royal*, *Argus*, *Furious* y *Victorious*.

Tras la caída de Addis Abeba la resistencia italiana en el Africa Oriental Italiana había quedado reducida a las más altas zonas montañosas de Abisinia, en Alaji y en Sidamo, además de un pequeño reducto en la costa

del mar Rojo, alrededor del puerto de Assab, y otro en Somalia, junto al cabo Guardafui.

Al caer Dessyé el día 27 de abril, las tropas que defendían el paso de Batié se retiraron hacia Assab, donde resistieron hasta el mes de junio.

En Alaji empezó a prepararse la posición de resistencia, apoyándose en el este en los pasos de Falgá y Corarsí, sector que quedó a las órdenes del general Postiglione, y en el oeste en los montes Mucundái y Togorá, quedando el sector al mando del general Largaioli. El general Muratori defendió la zona de Belagó, cerca de Mai Ceu, para facilitar la confluencia de todas las tropas que se dirigían hacia aquel reducto natural.

Uno de los puntos más explotados por la BBC y por la prensa anglosajona fue la cantidad de prisioneros que se cogieron en Alaji: unos decían que 12.000 y otros que 15.000 para dar más realce a la victoria y para justificar mejor la enérgica resistencia italiana contra las fuerzas combinadas de los generales Platt y Cunningham, a los que hay que añadir las fuerzas de Ras Sejúm, que totalizaban más de 16.000 hombres.

Las tropas del general Platt eran: la 5.ª División anglo-india, un regimiento de infantería colonial, un regimiento de caballería a pie, tres batallones pertenecientes al 12.º Regimiento de frontera, el 51.º Batallón de asalto y cuatro compañías de la Sudan Defence Force. Las tropas de Cunningham eran: la I Brigada motoacorazada sudafricana, dos batallones de regulares de los Campbell Boys, y 2.000 indígenas adictos a los jefes del Tembiem y del Uagh. Las tropas de Ras Sejúm también se encontraban en teoría bajo el mando de Cunningham.

Los defensores italianos sólo sumaban 3.850 hombres, según el siguiente detalle:

Un batallón de carabinieri	400
Un batallón azul (de aviadores)	400
El 211.º Regimiento de infantería	1.500
Grupo de automovilismo de Eritrea	400
Un batallón de ingenieros	250
Personal del parque de artillería	100

Grupo de artillería (con 35 cañones)	300
Una compañía de sanidad	100
Una compañía de intendencia	100
Otras tropas auxiliares	300

Por lo tanto, no había ni mucho menos 15.000 defensores. Sólo 3.850 italianos.

Para relatar la defensa de Alaji voy a resumir, sintetizándolo, el diario del duque de Aosta:

27 de abril. Desde Dessyé se incorpora un oficial de Marina y dos de artillería con 80 hombres y dos piezas de artillería, así como varias ametralladoras antiaéreas que procedían de Assab.

29 de abril. Bombardeo aéreo inglés sobre Mai Ceu. Los ingleses atacan sobre Falgá. Ligero contraataque italiano en Mai Mescié.

30 de abril. Las fuerzas inglesas en Eritrea totalizan dos divisiones. En Etiopía hay otra extendida a lo largo de la carretera de Gondar y otra en Alaji (a la que sólo se oponen cuatro batallones italianos con artillería); dos brigadas en Dessyé y otras fuerzas menores en la carretera de Amba Gimma y de Negelli. Contraataques italianos en Moggio.

1.º de mayo. Cañoneo inglés con piezas de calibre 152 mm (más de mil disparos).

2 de mayo. Bombardeo aéreo a cargo de tres aparatos «Gloster», tres «Vincent», dos «Welesley» y un «Lysander».

4 de mayo. Cae el collado de Togorá y los italianos se retiran al paso de Fundinai. Continúa el martilleo artillero sobre Alaji. Vuela un depósito de bombas de mano.

5 de mayo. Fuerte bombardeo aéreo y ataque en la meseta de Mucundái (empieza el asalto contra Alaji propiamente dicho).

6 de mayo. Bandas armadas indígenas se ponen a la expectativa, en espera del resultado de los combates entre italianos e ingleses y asaltan indistintamente a los que se retiran, sean quienes sean.

7 de mayo. Las bandas indígenas de Ras Sejúm se

sitúan en la zona de Mai Ceu. Hasta la fecha hay 50 muertos y 150 heridos, entre los defensores.

8 de mayo. Bombardeo aéreo y ataque en la meseta de Mucundái y su espolón suroeste a cargo de las bandas de Ras Sejúm.

9 de mayo. Patrullas inglesas ascienden a las cimas del Amba Uokeké. Los italianos se retiran de Fagala y del Amba Cunciá. Bombardeo artillero inglés con calibres de 81, 124 y 152 mm. Ataque inglés en el paso de Mucundái. El Ras Sejúm se ofrece como intermediario para negociar una rendición. Es rechazado.

10 de mayo. Aumenta el frío y desertan 200 indígenas adictos a los italianos.

11 de mayo. Fuerte ataque inglés en el sector de Uokeké. Cañoneo inglés con más de tres mil disparos.

12 de mayo. Ataques dispersos de partidas indígenas. Otros ataques en la zona de Korarsí.

13 de mayo. Aosta telegrafía al Duce, diciéndole que no hay que hacerse muchas ilusiones sobre el resultado de la resistencia.

14 de mayo. Ataques de indígenas e ingleses en el sector de Korarsí. Se lanzan sobre las posiciones italianas más de 4.000 disparos de artillería. El duque de Aosta resulta herido en la mano izquierda por la metralla.

15 de mayo. De los 700 hombres que guarnecían el paso de Korarsí sólo quedan 170. Los medios de transmisión han quedado destruidos por el cañoneo. Aumentan los heridos. Se agotan las municiones artilleras y ya no se puede contestar al fuego artillero del enemigo. A las 20.30 se recibe un telegrama del Duce autorizando la rendición. Se inician las conversaciones.

Durante 18 días que duró el asedio, la artillería inglesa lanzó más de 30.000 granadas sobre la posición de Amba Alaji.

Al principio, la situación de los sitiados había sido bastante desahogada, pero tras la caída de Dessyé, cuando empezaron a acercarse los 16.000 guerreros de Ras Sejúm, ya se comprendió que todo estaba perdido. El cerco se había ido estrechando cada vez más, el agua y las municiones empezaron a escasear, hasta que Mussolini autorizó la capitulación.

Establecido contacto por radio con el mando inglés se convino el establecimiento de una tregua de veinticuatro horas y que a las dos de la tarde del día 17 se encaminaría hacia las líneas británicas una comisión italiana para establecer las condiciones de la rendición.

La comisión quedó integrada por el primer ayudante de campo del duque de Aosta, general Volpini, el comandante Bruno y dos carabinieri de escolta. En cuanto los cuatro hombres llegaron a las líneas enemigas, portando la consabida bandera blanca, fueron recibidos por unos indígenas, hablaron unos momentos con ellos y reemprendieron el camino, para caer asesinados a los pocos pasos.

Por su parte, los ingleses tuvieron que abrirse paso hasta las trincheras italianas utilizando bombas de mano contra los «patriotas» indígenas, que sólo pensaban en saquear y asesinar.

Las condiciones de la rendición se firmaron el día 19 y según ellas sólo depusieron las armas las tropas de Alaji. El duque de Aosta delegó las funciones de gobernador general en el general Gazzera y el mando de las tropas de Gondar en el general Nasi.

No tardó en ponerse en marcha todo el aparato de la prensa anglosajona para ofrecer a los lectores las fotografías de la rendición. Lo que no fotografiaron fue el hecho de que, después del desfile de las tropas italianas, que se hicieron merecedoras de recibir los honores militares de los vencedores, los abisinios se dedicaron a desvalijar a todos los italianos, ante la indiferencia de los mandos ingleses y a pesar de todo lo estipulado en las condiciones de la rendición.

Cuando todo terminó sólo 2.100 defensores italianos cayeron en manos inglesas. Los otros 1.750 habían muerto. La prensa inglesa casi le añadió un cero a la cifra real de prisioneros.

El día 5 había entrado en Addis Abeba el emperador de Abisinia Hailé Selassie.

Según las declaraciones escritas en las *Memorias* de Churchill, los ingleses disponían de un espía situado en

el propio cuartel general de Rommel, a través del cual conocían su situación y sus limitaciones. Una vez que Wavell recibió los carros suficientes para reorganizar sus fuerzas blindadas, Churchill le apremió para que atacara a los alemanes en Cirenaica, afirmando de ellos que eran «gente mucho menos peligrosa una vez que han perdido la iniciativa».

Wavell no necesitaba acicates de ningún género. Ya estaba preparando una operación de acoso contra la línea Sollum-Sidi Omar: la Operación Brevedad. La VII Brigada blindada, mandada por el general Gott, se encargaría de ejecutarla. Su preparación se había efectuado con anterioridad a conocer el resultado de la Operación Tigre, y Wavell así se lo informó a Churchill el día 9.

Los alemanes del grupo de combate del coronel Herff habían ocupado el paso de Halfaya, que protegía el acceso a Sollum. Sin embargo, las obras de fortificación todavía no habían sido terminadas cuando Gott inició el ataque con su brigada, reforzada por la XXII Brigada de la guardia a primeras horas del día 15. El ataque partió de Bir Habata, siguiendo la cresta de la meseta de Hagiag el Agaba, en dirección hacia fuerte Capuzzo. Los ingleses consiguieron ocupar el fuerte, así como Sollum, mientras que alemanes e italianos se retiraban hacia Sidi Iziz, 18 kilómetros más atrás. El día 18 los italo-germanos realizaron un contraataque, recuperando fuerte Capuzzo y al verse aislado, el general Gott optó por retirarse. De este modo se restableció la situación existente antes de la ejecución de la Operación Brevedad, a excepción del paso de Halfaya y del Bir Sidi Suleiman, a 19 kilómetros al sur de Sollum, en la meseta, que quedaron en manos de los ingleses. Las tropas inglesas hicieron 400 prisioneros, pero perdieron 20 carros del tipo «I» y sufrieron más de 800 bajas. Si el nombre de Operación Brevedad se escogió con toda intención, quien lo hizo acertó de lleno, pues esta operación se caracterizó sobre todo por la brevedad.

La guerra de desgaste frente a Tobruk no era precisamente la clase de operación militar que deseaban las unidades del Afrika Korps. El 9 de mayo, sus bajas se elevaban a 167 muertos, 569 heridos y 213 desaparecidos.

Este precio se había pagado para tener seguridad en Tobruk. Sin embargo, la Operación Brevedad le había demostrado a Rommel que su situación dependía en grado sumo de la solidez de la línea de Sollum. El 8.º Regimiento de la 15.ª División y algunas baterías antiaéreas de 88 mm habían sido suficientes para detener la ofensiva de tanteo del general Gott. Los destacamentos italianos de monte Muros y Frongia se habían portado muy bien, a costa de sufrir grandes pérdidas. La falta de combustible impidió a los alemanes perseguir a las tropas inglesas en retirada. No obstante, el grupo de combate del coronel Herff atacó a los ingleses el día 26, cuando estaban fortificando el paso de Halfaya, y consiguió expulsarles de la posición. Inmediatamente se emprendieron los trabajos necesarios para construir numerosos puntos de apoyo fortificados.

Sin embargo, el factor decisivo del Afrika Korps seguían siendo los 1.750 kilómetros de distancia que había entre el frente y la base de aprovisionamiento en Trípoli.

No cabe la menor duda de que el acontecimiento más importante ocurrido en el área mediterránea durante el mes de mayo fue la ocupación de la isla de Creta por los paracaidistas del general Student. Pero como este hecho no ejerció un papel trascendental sobre el frente de Libia, a pesar de que la isla de Creta sólo estaba a 360 kilómetros de Tobruk, no detallaré los acontecimientos que allí se produjeron.

La fortificación de la línea de Sollum continuó con toda intensidad, aprovechando todo el material que se encontraba a mano, como el que fue abandonado allí por las tropas de Graziani en su retirada. Esto provocó algunas discusiones inútiles con los italianos, que reclamaban su devolución. Las posiciones fueron estudiadas con toda minuciosidad, especialmente los emplazamientos de artillería antiaérea de 88 mm, que se convertirían

en protagonistas de excepción durante el siguiente mes de junio.

El día 11 regresó a Alemania el general Von Paulus, que más tarde pasaría a la historia a causa del sitio de Stalingrado. Von Paulus había recibido la misión de inspeccionar el despliegue de Rommel, su actuación y la dirección de las operaciones, pues en el Alto Mando alemán se creía que ésta había sido temeraria y que estaba en desacuerdo con las directrices recibidas.

El frente de Libia también fue visitado por el general Gause con objeto de estudiar un posible incremento de las fuerzas acorazadas en el desierto para atacar Egipto. Sin embargo, las autoridades italianas pusieron toda clase de inconvenientes a este proyecto, pues temían que el aumento de los efectivos alemanes trajera consigo un cambio en el Alto Mando de Libia.

Wavell, que había pretendido conseguir una superioridad en blindados mediante la llegada de los carros traídos en la Operación Tigre, se encontró con que el deseado equilibrio no era real, pues la 15.ª División acorazada acababa de completar sus efectivos gracias a los convoyes que lograron pasar desde Italia y que fueron los siguientes durante el mes de mayo:

Del 4 al 7 pasó uno muy importante constituido por siete mercantes: *Victoria, Gritti, Veniero, Foscarini, Barbarigo, Calitea* y *Ankara.* El día 5 zarpó otro compuesto por los mercantes *Marco Polo, Rialto, Marburg, Kibfels* y *Reichenfels.* Cada uno de ellos llevaba su escolta inmediata que totalizaba cinco destructores y ocho torpederos. Sin embargo, la importancia de ambos convoyes justificó la salida de la 7.ª División de cruceros al mando del almirante Casardi. Dos de los destructores de escolta, el *Pigafetta* y el *Zeno* hundieron al oeste de Sicilia al submarino inglés *Usk* que intentaba llevar a cabo un ataque contra el convoy. Otro ataque realizado por la aviación inglesa con base en Malta tampoco obtuvo éxito y todos los mercantes pudieron llegar a su destino sin novedad.

Entre los días 11 y 14 también pasó otro convoy compuesto por siete mercantes y entre los días 19 y 21 pasaban otros siete. Sin embargo, el convoy que zarpó de

Italia el día 24 tuvo que lamentar la pérdida del transatlántico *Conte Rosso,* hundido por el submarino *Upholder* al mando del capitán de corbeta Wanklyn. La mayor parte de los soldados que transportaba el transatlántico fueron salvados por los buques de escolta.

En resumen, durante todo el mes de mayo se transportaron a Libia 69.331 toneladas, manteniéndose la pérdida global del ocho por ciento de las toneladas embarcadas en Italia. Del total desembarcado 49.304 toneladas eran de materiales y 20.027 de combustibles. Lo que no tiene explicación es que, a pesar de que las obras de reacondicionamiento del puerto de Bengasi ya estaban bastante adelantadas, casi el noventa por ciento de los transportes continuaran llegando sólo a Trípoli. Este exceso de precauciones, tomadas ante el temor a la flota inglesa, no tenía mucho fundamento.

En efecto, la situación naval mediterránea había sufrido un notable cambio como consecuencia de las operaciones inglesas en Grecia y Creta. Se habían perdido los cruceros *Fidji, Gloucester* y *Calcuta;* los destructores *Juno, Greyhound, Kelly, Kashmir, Hereward* e *Imperial,* y habían sido gravemente averiados los acorazados *Warspite, Valiant* y *Barham,* el portaaviones *Formidable* y los cruceros *Ajax, Orion* y *Carlisle,* además de unos doce destructores. Desde el punto de vista estrictamente naval, la evacuación de Grecia y Creta fue mucho más costosa que la de Dunkerque, tanto que Cunningham se vio obligado a informar que tenía que pasar a la defensiva.

Si en aquellos momentos Hitler no hubiera tenido metida en la cabeza la idea de la campaña contra Rusia y se hubiera volcado el esfuerzo alemán sobre el Mediterráneo oriental, es posible que los ingleses hubieran podido ser expulsados con facilidad de Egipto. Las consecuencias hubieran podido ser muy gravosas para Inglaterra, aunque por esta época Estados Unidos ya estaba jugando un papel que iba mucho más allá de la no beligerancia y de ser el simple «arsenal de las democracias».

Uno de los aspectos más notables de las *Memorias* de Rommel es la referencia que hace hacia finales de mayo sobre «la filípica de Brauchitsch». Seguramente, esta reconvención fue la consecuencia del informe emitido por el general Von Paulus al regresar de su inspección, de los partes de operaciones y de bajas sufridas.

La reacción de Rommel fue, según sus propias palabras: «Mantendremos la boca cerrada e informaremos del modo más breve. Menos mal que disponíamos de tres cuartos de litro de cerveza bávara para consolarnos».

Pocos días después le escribía una carta a su esposa en la que decía que acababa de recibir otra reprimenda del Mando Supremo del Ejército. Aunque en este caso replicó con una carta justificativa de su actuación no obtuvo contestación, signo evidente de que en el Alto Mando alemán no gustaba su forma tan impulsiva de actuar.

Ante la insistencia de Churchill por saber el estado del material enviado en la Operación Tigre, el general Wavell informaba el día 30:

> Carros ligeros «Mark-VI»: ocho de los 21 recibidos necesitan una revisión total.
>
> Cruceros «Mark-IV»: el setenta por ciento de los recibidos se encuentran en mal estado.
>
> Cruceros «Mark-VI»: 67 en buen estado.
>
> Carros de infantería: los 69 recibidos antes del 28 de mayo requirieron cada uno de ellos trabajos de más de 48 hombres/hora.

Algunos ejemplos de reparaciones realizadas son: dos cajas de cambios rotas que tuvieron que ser cambiadas por completo; transmisiones rotas; juntas de engranaje deshechas; transmisiones inservibles; un motor de costado izquierdo totalmente averiado; cojinetes rotos; dos motores inservibles y una toma de fuerza que necesita reparación.

Además, la necesidad de dotarles de equipo para el desierto y de pintarlos con la pintura de camuflaje, contribuyó a que no pudieran ser utilizados de inmediato.

Además de las operaciones navales ya indicadas, se desarrollaron las siguientes en aguas africanas:

Los submarinos alemanes comienzan a hacer notar su acción intensiva en el Atlántico central, sobre todo en la zona de Freetown. Además de los submarinos *U-105* y *U-106*, que ya se encontraban allí en marzo, a finales de abril llegaron los submarinos alemanes *U-69*, *U-38*, *U-103* y *U-107*, así como los italianos *Calvi* y *Tazzoli*. Sus bases móviles de apoyo logístico estaban constituidas por los barcos nodrizas *Nordmark* y *Egerland*, así como por el submarino *U-A*.

La actuación de todos estos submarinos se concentró sobre todo contra los convoyes SL-67, SL-68 y SL-76, obteniéndose los siguientes resultados:

El *U-105* del capitán Schewe hundió doce buques, con 71.450 toneladas.

El *U-106* del capitán Oesten hundió ocho con 44.730 toneladas.

El *U-107* del capitán Hessler, catorce con 86.699 toneladas.

El *U-103* del capitán Schütze, doce mercantes con un total de 58.533 toneladas.

El *Tazzoli*, del capitán de corbeta Fecia di Cossato, tres buques con 17.860 toneladas.

El *U-38* del capitán Liebe, ocho barcos con 47.279 toneladas.

El *U-69* del capitán Metzler, cinco naves con 25.544 toneladas.

En total se hundieron más de 350.000 toneladas.

En el Mediterráneo se llevó a cabo la Operación Splice, para reforzar la aviación de Malta, entre los días 19 y 22. Esta operación fue ejecutada por las unidades de la Fuerza H con base en Gibraltar, compuesta por el *Ark Royal*, el *Renown*, el *Sheffield* y seis destructores. La Fuerza H acompañó al portaaviones hasta el sur de Cerdeña y desde allí despegaron 48 cazas «Hurricane», que llegaron a su destino sin novedad.

Durante la noche del 26 al 27 la 13.ª Flotilla de torpederos, mandada por el capitán de corbeta Unger di Lo-

wenberg, e integrada por los torpederos *Circe, Clio, Calliope* y *Perseo* colocó los campos de minas M-4 y M-4 bis al este de Malta.

La 10.ª Flotilla «Mas» realizó el tercer intento de sus nadadores de combate contra la base naval de Gibraltar, combinándolo con otro ataque contra Malta. Los tripulantes de los «SLC» se trasladaron a España por vía aérea con pasaporte falso, y después se introdujeron subrepticiamente en el petrolero italiano *Fulgor*, de 6.000 toneladas, que estaba anclado en la bahía de Cádiz. El submarino *Scire* zarpó el día 15 hacia Cádiz, llegando allí el día 23. Entró en la bahía durante la noche, recogió a los tripulantes de los torpedos y después descansó en el fondo de la bahía. El día 25 partió hacia Gibraltar, pero no pudo entrar en el puerto a causa de la actividad de las defensas inglesas. Al día siguiente lo volvió a intentar y logró penetrar realizando las mismas maniobras que meses antes. Lanzó a sus «SLC», salió de allí y el 31 de mayo llegaba a La Spezia.

El primer «SLC», tripulado por Marceglia y Vesco quedó averiado, por lo que fue hundido y su cabeza explosiva fue trasladada al segundo «SLC» que además de sus dos tripulantes, Visintini y Magra, también cargó con Vesco. Los «SLC» se acercaron a varios mercantes, pero cuando estaban dispuestos a colocar los explosivos se hundió el torpedo con las dos cargas explosivas. Los tres nadadores se dirigieron a continuación hacia las costas españolas. El tercer «SLC» que además de sus tripulantes, Catalano y Giannoni, había recogido a Marceglia, se internó en el puerto. Sin embargo, Marceglia perdió el conocimiento a causa del esfuerzo por transportar la carga explosiva de su «SLC». Sus compañeros le salvan, pero el torpedo se hunde. También ellos lograron llegar a España, donde fueron recogidos por colaboradores que los escondieron.

Las lanchas «Mas» de Mocagatta zarparon el día 25 de mayo de Augusta en dirección a La Valetta. Esperaron durante toda la noche a la salida del puerto, en espera de algún barco que poder torpedear y regresaron a su base a las 7 de la mañana. El día 28 repitieron el intento sin mejor fortuna.

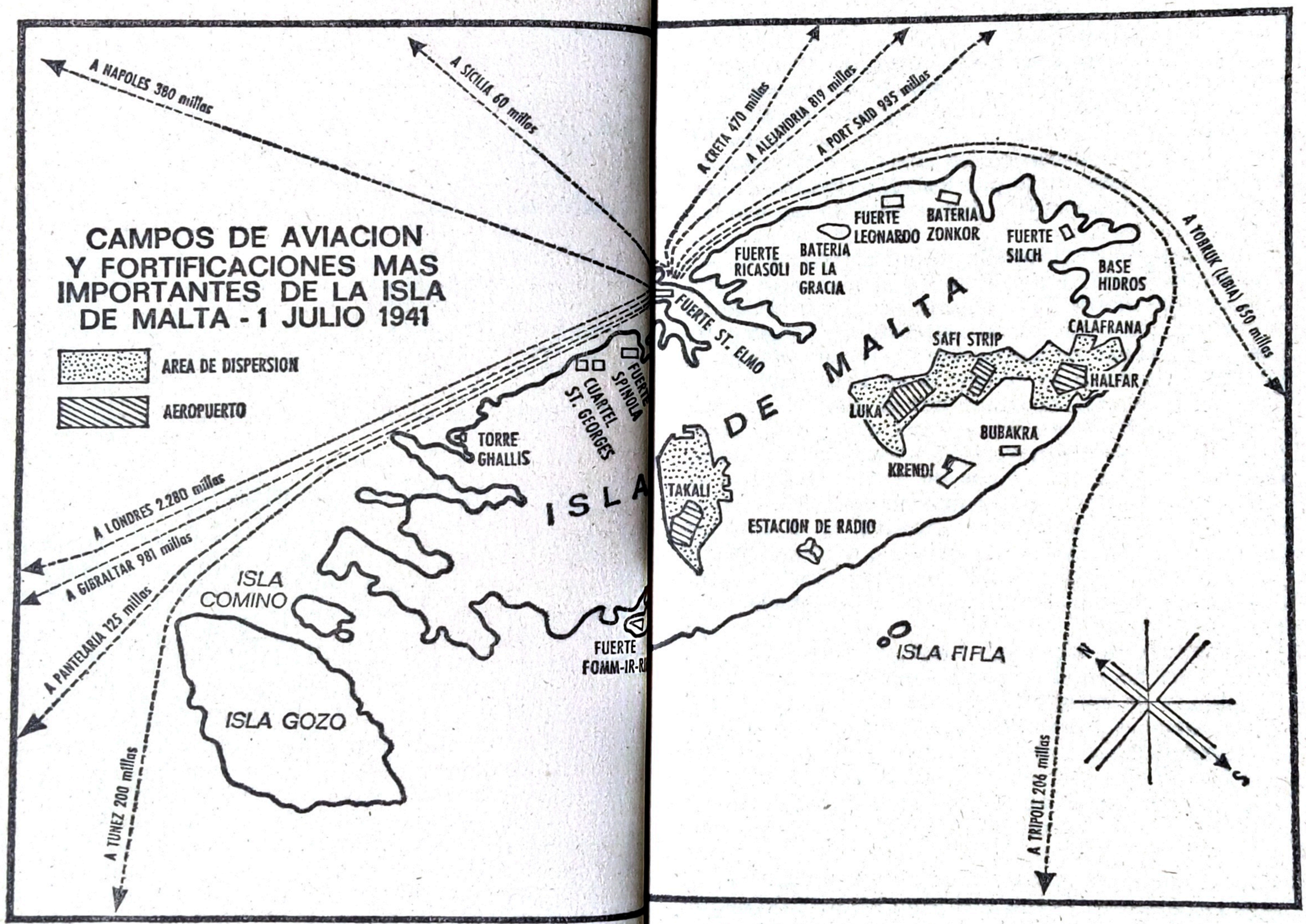
14

Junio de 1941

Refuerzo de la isla de Malta. Operaciones inglesas en el Africa Oriental Italiana. Refuerzos del Eje para Libia. Entrevista del Brennero. Directrices de Hitler. Operación Barbarroja. El general Wavell ataca en Libia: Operación Hacha de Guerra. Batalla de Sidi Suleiman. Consecuencias. Auchinleck. Ataque alemán a Rusia. Actividades navales. Los corsarios alemanes.

Durante una entrevista mantenida en Londres en el mes de mayo entre sir Charles Portal y el nuevo jefe de la RAF en Malta, sir Hugh Lloyd, se le había dado a éste una orden muy concreta: «Hundir los barcos del Eje que naveguen entre Europa y Africa». Lloyd abandonó su puesto de segundo jefe del Estado Mayor del 2.º Grupo de bombardeo y partió para la isla, vía Gibraltar.

Al llegar a Malta se entrevistó con su subordinado inmediato, el jefe de Estado Mayor comodoro Sanderson y después inspeccionó los campos de aviación de la isla. Estos eran: el de Calafrana, mandado por el coronel Livock, donde estaba ubicado el cuartel general del servicio de salvamento de náufragos y una base de hidroaviones; el de Halfar, base de aparatos de caza con un campo triangular situado entre el mar y unos escarpados, rodeado de rocas por dos de los lados terrestres; el de Luka, construido poco antes de la guerra gracias a un gran esfuerzo de explanación, ya que contaba con


CAMPOS DE AVIACION Y FORTIFICACIONES MAS IMPORTANTES DE LA ISLA DE MALTA - 1 JULIO 1941
AREA DE DISPERSION
AEROPUERTO
A NAPOLES 380 millas
A SICILIA 60 millas
A CRETA 470 millas
A ALEJANDRIA 819 millas
A PORT SAID 995 millas
A TOBRUK (LIBIA) 650 millas
A LONDRES 2.280 millas
A GIBRALTAR 981 millas
A PANTELARIA 125 millas
A TUNEZ 200 millas
A TRIPOLI 206 millas
FUERTE LEONARDO
BATERIA ZONKOR
FUERTE SILCH
FUERTE RICASOLI
BATERIA DE LA GRACIA
BASE HIDROS
FUERTE ST. ELMO
CALAFRANA
SAFI STRIP
HALFAR
LUKA
BUBAKRA
KRENDI
TAKALI
ESTACION DE RADIO
FUERTE SPINOLA
CUARTEL ST. GEORGES
TORRE GHALLIS
ISLA DE MALTA
ISLA COMINO
ISLA GOZO
ISLA FIFLA
FUERTE FOMM-IR-RI
N
S

la única pista de hormigón de la isla, con una longitud de 1.200 metros, siendo empleado solamente por los aparatos del tipo «Maryland» y «Blenheim», así como por los aviones en tránsito entre Gibraltar y El Cairo; el de Safi Strip, formado por dos pequeñas pistas en ángulo, formadas por terreno terroso y utilizado al principio como campo auxiliar; Takali, al mando del teniente coronel Warfield, utilizado antes de la guerra como aeródromo civil era algo parecido a un gran campo de fútbol, con un gran espaldón en un costado y terreno con hierba, utilizado sobre todo por los «Hurricane»; y finalmente el de Krendi, cuyas pistas todavía se estaban construyendo.

Este había sido el resultado de los ímprobos esfuerzos realizados desde el comienzo de la guerra. Los primeros trabajos, ejecutados con una penuria de material casi absoluta, persiguieron el objetivo de ampliar los campos y sus zonas de dispersión hasta una capacidad de 200 aparatos. Esto se consiguió en unos cuatro meses. Las obras fueron dirigidas por el coronel de ingenieros de la RAF, Gates. Para construir el aeródromo de Halfar hubo que remover 135 kilómetros de cercas de piedra de lindes de campos de cultivo. La pista de Luka se alargó hasta alcanzar más de los 2.000 metros. En el escarpado de la colina de Median, en el aeródromo de Takali, se excavaron depósitos, almacenes y refugios para aviones y además se consiguió unir los campos de Luka, Halfar y Safi Strip por medio de pistas de rodadura.

El predecesor de sir Hugh Lloyd, vicemariscal Maynard, había hecho todo lo posible para construir refugios, depósitos de combustible y de municiones, y además había instalado una pequeña pero eficaz red de aparatos de radar. Esta red fue de una gran ayuda para prevenir los ataques del enemigo. El coronel de ingenieros Gardner, que fue el encargado de realizar toda esta serie de obras, trabajó con tal intensidad que se le tuvo que evacuar a Inglaterra, totalmente agotado.

Si alguna palabra puede resumir el problema de la isla, ésta es: escasez. Había una gran escasez de aparatos, de repuestos, de medios, de personal, y prácticamente de todo. Hasta mediados de 1941 no llegó a la isla la primera apisonadora, debiéndose realizar el apisonado de las piedras y las tierras de las pistas por medio de los viejos rulos de piedra que eran arrastrados por varios soldados.

Al problema de la escasez se le unía el del aislamiento. Malta se encuentra a unas 800 millas de distancia del aeródromo más cercano de Egipto y a mil millas de Gibraltar.

Estos vuelos son normales en la actualidad, pero en mayo de 1941 suponían un verdadero alarde de pericia, pues eran muy pocos los aparatos de bombardeo que tuvieran tamaño radio de acción, mientras que no existía ningún aparato de caza que pudiera salvar esas distancias.

De todos modos, el general Lloyd tampoco podía acumular gran cantidad de aparatos en los expuestos y destartalados campos de aviación. Por otra parte, la aviación del Eje estaba en condiciones de destruirlos a todos en el suelo mientras el servicio de vigilancia y de radar no fuera lo suficiente denso como para cubrir todos los ángulos muertos por los que se podía introducir el enemigo sin ser visto y sin dar tiempo a que los aparatos ingleses emprendieran el vuelo.

La necesidad de reforzar las defensas de la isla se hizo aún más patente después de la caída de Creta. Los ingleses temían que los alemanes desarrollaran un ataque similar contra Malta, que estaba peor defendida y menos guarnecida que Creta. Por todo ello no se consideraba probable poder resistir una invasión. Las frases que más se oían entre el círculo militar inglés a primeros de junio eran: «Nosotros seremos los próximos», o bien: «Ahora nos tocará a nosotros».

A primeros de junio sólo había en Malta 59 aparatos en servicio. De ellos 29 eran «Hurricane» y el resto eran del tipo «Blenheim», «Swordfish» y «Maryland». En la isla había estacionados un total de 1.910 hombres de la RAF.

Ya hemos visto cómo la primera aparición de la aviación alemana en el Mediterráneo significó pérdidas inmediatas para Inglaterra, cómo las graves averías causa-

das al *Illustrious* y la mayor parte de los hundimientos y naves averiadas en las operaciones de Grecia y Creta.

A finales de mayo, la Luftwaffe contaba en Sicilia con 60 cazas «Me-109» monoplazas y 180 «Ju-88» de bombardeo, mientras que las fuerzas aéreas italianas contaban con más de 200 aparatos en Sicilia y otros 95 en Cerdeña.

Los ingleses ejecutaron la Operación Cohete entre el 5 y el 7 de junio. La Fuerza H de Gibraltar, con los portaaviones *Ark Royal* y *Victorious*, se interna en el Mediterráneo occidental para lanzar 35 aparatos de caza que llegaron a la isla sin novedad. Del 13 al 15 del mismo mes se realizó la Operación Trazador, idéntica a la anterior. En esta ocasión despegaron 47 aparatos, aunque sólo consiguieron llegar 43. Del 26 de junio al 1.º de julio se llevó a cabo la Operación Ferrocarril, despegando 64 aparatos que el *Furious* acababa de llevar a Gibraltar.

A partir del día 26 empezaron a estar en condiciones de actuar desde el campo de Luka 40 bombarderos del tipo «Wellington». Estos aviones habían llegado de Palestina y se había acordado relevarlos cada dos meses. Las escuadrillas de relevo y las relevadas se cruzaban en el aire cerca de Cirenaica.

Este gran esfuerzo aéreo no tardaría en dar sus frutos.

En Abisinia continuaban las operaciones inglesas de acoso a los últimos reductos defensivos italianos. Las tropas del general Biroli continúan resistiendo en la región de Galla Sidama, acosadas por las tropas belgas de la III Brigada colonial congoleña que atacan por el río Omo-Boteyo, partiendo de la cuenca del lago Rodolfo, y ocupan Magi y Uota. Las tropas de la 11.ª División británica hicieron 4.500 prisioneros que se rindieron en los alrededores del lago Tana, en Debra Tabor. En la costa de Somalia los ingleses ocuparon Bender Cassim el día 6 de mayo, Dante el 16 y el puesto de Eil el día 29. En Eritrea, el 11 de junio la RAF bombardeaba intensamente el puerto de Assab, mientras

varias unidades navales se colocaban frente a la rada para continuar el ataque con su artillería y proteger el desembarco del 2.º Regimiento de infantería india «Punjab» que ocupó la plaza, terminando así con la presencia italiana en las costas del mar Rojo. El día 26 se rendían los últimos marineros y artilleros de servicio en las baterías de costa del archipiélago de Dahlak, frente a Masaua.

El general De Gaulle visitó a primeros de mes al general Catroux, jefe de las tropas de franceses libres que se estaban organizando en Egipto. El día 23 De Gaulle sugería al general Wavell, al mismo tiempo que lo hacía Londres, que expusiera al gobernador de la Somalia Francesa, que acababa de quedar cercada por territorios aliados, la conveniencia de que se uniera al resto de las colonias que seguían a De Gaulle. Esta intromisión provocó una inmediata protesta de Vichy y, como los ingleses no forzaron las cosas, la Somalia Francesa permaneció fiel a Vichy durante algún tiempo más.

Según las *Memorias* de Rommel la temperatura subió tanto durante los primeros días de junio como para impedir cualquier movimiento. El día 2 alcanzó los 42 grados y en el interior de los carros de combate la temperatura llegó a los 48 grados, haciéndose imposible tocar las planchas.

Su inacción quedó compensada por el constante afluir de refuerzos. Un convoy italiano compuesto por seis mercantes y escoltado por tres destructores y dos cruceros de la 8.ª División, fue atacado el día 3 por los aviones «Maryland» basados en Malta. El ataque se produjo entre Túnez y Lampedusa, en vuelo rasante. El carguero *Montello*, de 6.100 toneladas, quedó materialmente deshecho al ser alcanzado por las bombas, ya que iba cargado de municiones. El *Beatrice C*, de 6.200 toneladas, cargado de combustible, se incendió y ardió por completo.

La marina italiana consiguió durante el mes de junio una de las cifras más altas de transportes durante toda la guerra. En Africa se desembarcaron 125.076 tonela-

das, de las que 35.850 eran de combustible, con una pérdida de sólo un seis por ciento.

Si el clima africano era incómodo, no menos incómoda fue la entrevista mantenida entre Hitler y Mussolini en el paso del Brennero. Dejando aparte los detalles ya sabidos, como la persistente afición del Führer por los monólogos en voz alta y otros no menos interesantes, se discutió sobre la actuación de las tropas alemanas en el Mediterráneo, las necesidades italianas de armamento, el material de artillería pesada necesario para conquistar Tobruk y las condiciones logísticas de los puertos italianos y de Libia. En estas conversaciones participaron los generales Cavallero y Keitel. Sin embargo, Hitler no comunicó al Duce una sola palabra sobre su Operación Barbarroja, limitándose a ofrecer casi un discurso sobre la eficacia de la guerra antisubmarina contra Inglaterra.

Hacía tiempo que el almirante Raeder pedía una ofensiva general contra Suez, apoyado en su petición por Goering y por el general Student. Raeder creía posible la ofensiva después de la conquista de Creta, conquistando Chipre para lanzar después una ofensiva a base de unidades aerotransportadas sobre Suez, mientras Rommel, convenientemente reforzado, avanzaría sobre Alejandría, El Cairo y Port Said. El general Korten, jefe de la 4.ª Flota aérea, presentaba por su parte unos planes similares. Según él, no era en Rusia donde debía buscarse la solución de la guerra, sino en el Mediterráneo y en el Cercano Oriente.

El día 6, Raeder insistió entregando a Hitler un memorándum en el que se analizaba la situación estratégica en el Mediterráneo oriental, y se señalaba la urgencia de explotar el éxito que suponía la conquista de Creta. Sin embargo, ya era demasiado tarde. Hitler sólo pensaba en Rusia.

El pensamiento de Hitler quedó reflejado en las dos directrices que firmó durante el mes de junio.

La número 11, de fecha 9, daba las normas y definía los sectores de la nueva reorganización militar de toda la zona de los Balcanes. Al referirse a la isla de Creta señalaba su posición especial en el Mediterráneo y ordenaba que se llevara a cabo una organización rápida en la isla, por considerarla una base de operaciones aéreas muy importante. Eso era todo.

¿Otro portaaviones insumergible?

¿Un puesto avanzado de los Balcanes?

En la directriz número 32, de fecha 11 de junio, y en su párrafo segundo, se afirma la necesidad de arrojar a los ingleses del Mediterráneo y del Asia occidental. Para ello se ordena la continuación de los ataques contra Egipto, partiendo de Libia, y se dan instrucciones para preparar otros ataques desde Bulgaria, a través de Turquía y, en determinadas circunstancias, también desde la Transcaucasia, hacia Irán.

La directriz continúa diciendo que es importante la conquista de Tobruk, así como el establecimiento de las condiciones suficientes para continuar los ataques en dirección a Suez. Este ataque debería ser realizado en noviembre, por lo que el Cuerpo Expedicionario alemán en Africa debería ser equipado para que se encontrara en las mejores condiciones de eficacia, tanto en personal como en material y reservas. Para ello se convertiría a la 5.ª División ligera en unidad acorazada, aunque por ahora no se creía necesario trasladar al norte de Africa nuevas formaciones alemanas. Se dan instrucciones para que se intensifiquen los transportes, y se utilicen los puertos del Africa francesa del norte y, si es posible, la nueva ruta marítima del sur de Grecia. También se debe examinar la posibilidad de trasladar al Mediterráneo lanchas torpederas y submarinos alemanes.

El mando supremo de la Luftwaffe debería enviar al Afrika Korps suficientes unidades de vuelo y artillería antiaérea en cuanto se pueda disponer de este material en el este. La Luftwaffe también se deberá ocupar de la protección aérea de los convoyes italianos.

Se ordena la creación de una oficina de Suministros y Transportes para las fuerzas armadas de ultramar. Su misión consistirá en coordinar todas estas gestiones con las autoridades militares italianas.

En cuanto se consiga el esperado colapso de la URSS, se enviará al Irak una fuerza expedicionaria motori-

zada desde Transcaucasia, en coordinación con las operaciones previstas en Libia. También se ordena el estudio del movimiento de liberación árabe en Oriente Medio y la forma de explotar sus posibilidades.

En el párrafo tercero se estudia la posibilidad de cerrar la entrada oeste del Mediterráneo, eliminando así la base de Gibraltar. Se realizarán preparativos para ejecutar la Operación Félix, ya planeada (aunque estos preparativos fueron reducidos durante el curso de las operaciones en el este). Se supone que se podrá utilizar el territorio de la Francia no ocupada, al menos para el paso de suministros. También se considera el empleo de fuerzas aéreas y navales francesas de Vichy.

Después de la toma de Gibraltar, se prevé que sólo se trasladarán al otro lado del estrecho, en el Marruecos francés, las fuerzas necesarias para garantizar la protección del estrecho.

Encomienda a los franceses la misión de defender las costas norte y oeste de Africa, y la de eliminar a los ingleses de las colonias de la costa occidental africana, así como la recuperación de las colonias francesas, ocupadas por los franceses libres.

De todo lo que se desprendía de esta directriz, se llegaba a la conclusión de que Africa no era más que un frente secundario, que todo el Mediterráneo era secundario, y que prácticamente todo estaba supeditado a la ofensiva en el este.

La sombra de Napoleón se cernía sobre aquella directriz. En ella se reflejaba una forma de pensar totalmente continental, que desconocía la esencia y la importancia geopolítica y militar del Mediterráneo. En cierto modo, también fue una consecuencia de los éxitos conseguidos en Polonia y Francia, así como de la campaña ruso-finesa, que hicieron sobrevalorar las posibilidades del ejército alemán, despreciando al mismo tiempo las ilimitadas posibilidades rusas.

No se debe olvidar que cuando se planea Barbarroja se autolimitan sus objetivos, estableciéndose en la línea Arkangel-Astrakan. Sin embargo, Rusia termina en el estrecho de Bering.

Los carros de combate traídos a Egipto como consecuencia de la Operación Tigre, estaban permitiendo a Wavell preparar su intento de ruptura del cerco de Tobruk. La Operación Brevedad había servido para comprobar las posibilidades de la línea Bardia-Sidi Omar, que había que envolver por el sur para atacar al enemigo por la retaguardia.

Siguiendo su inveterada costumbre, Churchill apremiaba a Wavell para que iniciara cuanto antes el proyectado ataque, cuyo nombre clave era Operación Hacha de Guerra. El 28 de mayo, Wavell ya advirtió a Churchill de lo dudoso del resultado de la operación puesto que no se habían podido asegurar los factores de sorpresa, superioridad de medios y dominio del aire. El día 31 de mayo, Wavell volvió a advertir sobre las dificultades que encontraba para crear de nuevo aquella excelente unidad que había sido la 7.ª División blindada. En consecuencia, retrasaba la fecha del ataque hasta el 15 de junio como mínimo. Esto encolerizó a Churchill.

En la mentalidad de los hombres geniales casi siempre se encuentran algunas facetas infantiles. Churchill así lo demuestra en varias ocasiones. Como primer ministro del Imperio británico, sabía muy bien con qué clase de dificultades tenía que enfrentarse Wavell, que todavía estaba pagando las consecuencias del derrumbamiento inglés en Cirenaica. Pero como los carros de la Operación Tigre habían llegado a Egipto, Wavell ya tenía material y por lo tanto tenía que atacar, tenía que hacer retroceder al enemigo y además con urgencia.

Cuando las prisas se introducen en una organización militar no es raro que el resultado sea un fracaso en toda la línea. El honrado general Wavell, que conocía los defectos y las virtudes del primer ministro, volvió a advertirle de la posibilidad de que Hacha de Guerra fracasara como consecuencia de la urgencia de su realización y de los defectos ya señalados.

La pieza clave de Hacha de Guerra era la reorganización de la 7.ª División blindada. El día 26 de mayo el cuartel general de esta división se encontraba en El

Hamman, unos 55 kilómetros al oeste de Alejandría. El general Creagh se esforzaba por reconstruir allí lo que había sido una unidad modelo en tiempos de O'Connor. Sus esfuerzos chocaban contra una gran penuria de repuestos, aunque consiguió montar su organización básica con dos Brigadas, la VII y la IV. La primera había sido dotada con los carros cruceros recién llegados, mientras que la segunda sólo disponía de carros del tipo «I», francamente lentos.

La información de que se disponía sobre el despliegue y efectivos del enemigo no era muy alentadora, pero tampoco muy extensa como consecuencia de la falta de cámaras fotográficas para ser utilizadas en los reconocimientos aéreos. El apoyo aéreo quedaba reducido a los «Hurricane» llegados en la Operación Tigre, a los que se añadían algunos más llegados por la ruta de Takoradi. Estos últimos eran aviones del tipo «I», muy inferiores a los «Messerschmit Bf-109E» con los que iban a enfrentarse. Sir Arthur Longmore, jefe de la RAF en el Oriente Medio, fue nombrado inspector general, siendo sustituido por el mariscal del Aire A. W. Tedder. Su adjunto era el vicemariscal Drummond, que tenía al capitán James Roosevelt, hijo del presidente de los Estados Unidos, en calidad de oficial de enlace y observador, ya mucho antes de que se llevara a cabo el ataque contra Pearl Harbour.

El plan Hacha de Guerra había sido concebido por el jefe del XIII Cuerpo de Ejército que acababa de ser resucitado. El general sir Noel Beresford-Piersce contaba con la 7.ª División blindada del general Creagh y la 4.ª División india del general Messervy, recién llegada de Abisinia, donde había tenido una actuación excelente contra los italianos del duque de Aosta.

De acuerdo con el plan, la 4.ª División india debería atacar por la costa para forzar el paso de Halfaya y tomar fuerte Capuzzo, contando para ello con el apoyo de la XXII Brigada de la guardia. La 7.ª División blindada debería atacar por el sur de la línea de Sidi Omar. Como el general Beresford-Piersce nunca había mandado tropas acorazadas y aún conservaba el espíritu de las teorías de la Primera Guerra Mundial, en lugar de

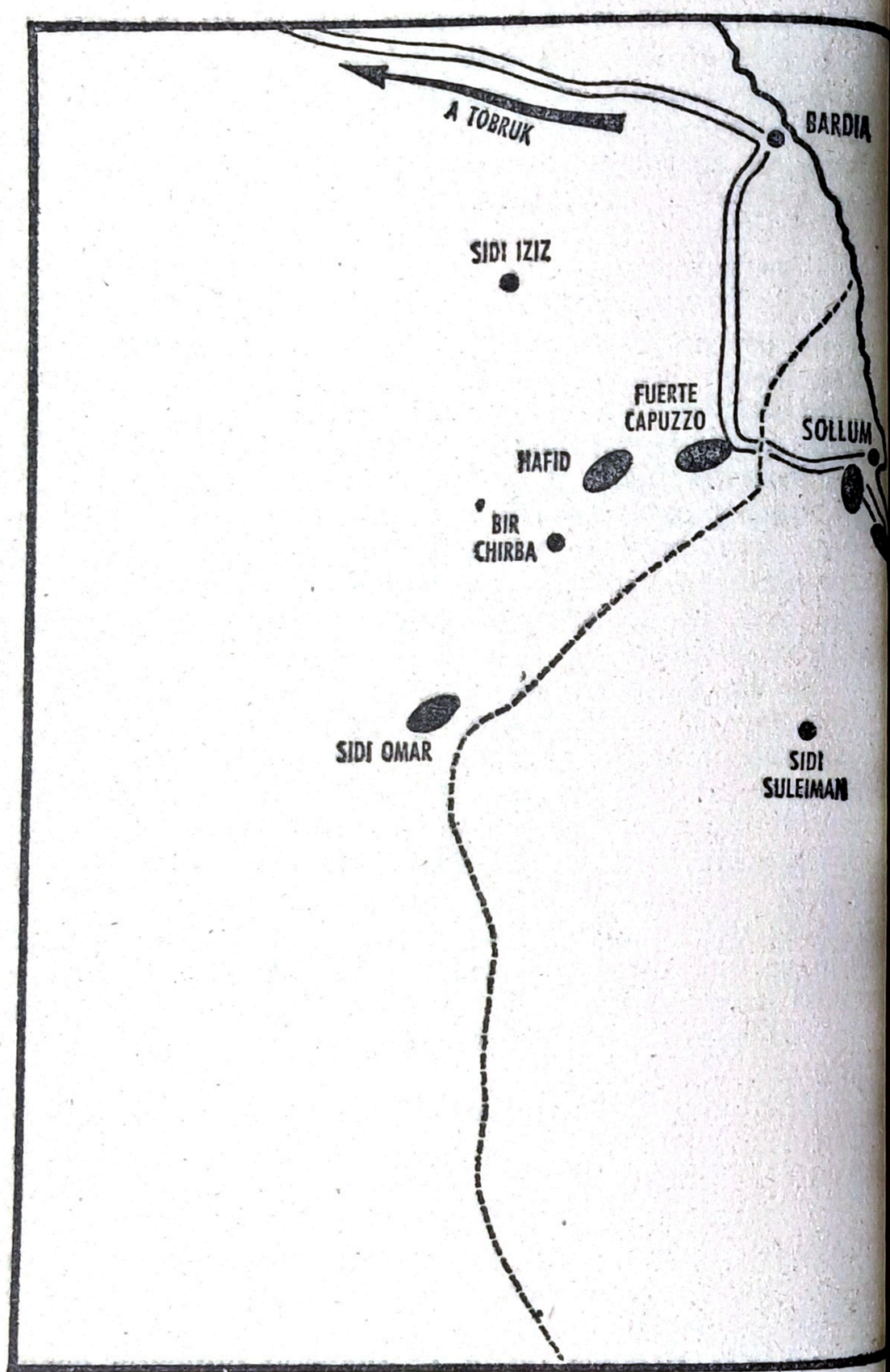
utilizar a la 7.ª División blindada en masa para romper las defensas de fuerte Capuzzo, Bir Chirba y Sidi Omar, dividió sus efectivos y ordenó que la IV Brigada apoyara a la 4.ª División india, mientras que la VII Brigada operaría aislada, en espera de que la caída del paso de Halfaya dejara en libertad a la IV Brigada para lanzarse ambas juntas hacia Tobruk e intentar establecer contacto con los australianos defensores de la plaza, a 180 kilómetros de distancia.

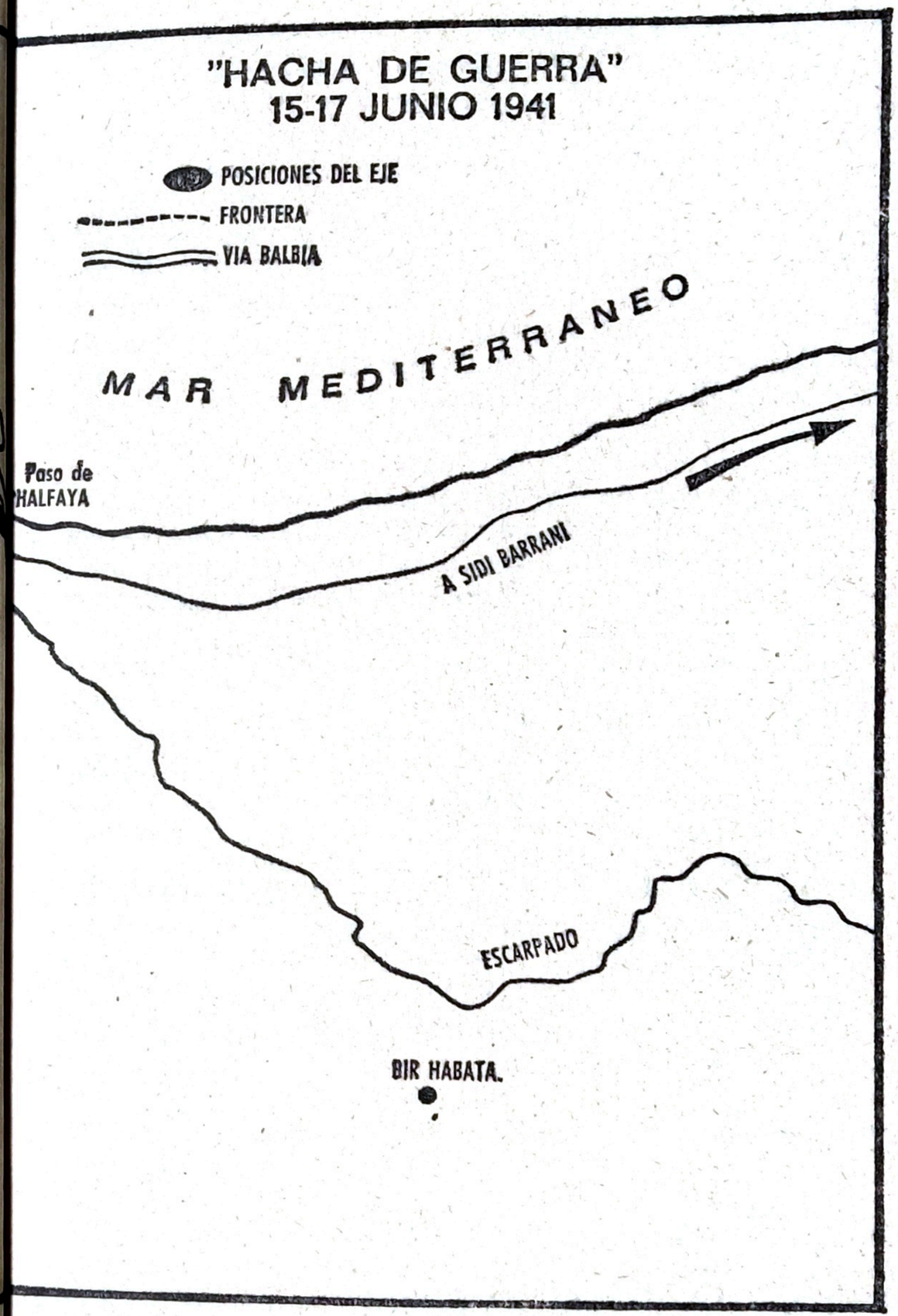
Rommel continuaba preparando sus tropas para conquistar Tobruk. Para ello había construido una pista militar que se llamó «carretera del Eje», variante de la Via Balbia que ahora había quedado cortada por la zona de defensa de Tobruk. La misión de esta carretera consistía en facilitar el movimiento de tropas y suministros hacia Tobruk. Tenía de 6 a 8 metros de anchura y estuvo terminada en agosto, gracias al excelente esfuerzo realizado por los ingenieros italianos que completaron sus 70 kilómetros de trazado desde Bu Meheiris, al noroeste de Acroma, hasta Sidi Amud, al este de Tobruk.

El día 11 la aviación alemana, así como la italiana, señalaron la existencia de grandes movimientos de tropas motorizadas enemigas entre Marsa Matruh y la línea de Sidi Omar, por lo que, como preveía Wavell, también quedó descartado el efecto sorpresa. Rommel había situado a la 15.ª División acorazada en la línea fuerte Capuzzo-Sollum y cuando se confirmó la inminencia del ataque inglés situó a la 5.ª División ligera, que se encontraba a retaguardia del cerco de Tobruk, en el flanco derecho, al sur de Sidi Omar. Toda la línea de defensa del Eje quedó alertada desde las nueve de la noche del día 14.

El ataque inglés comenzó a las 2.30 horas de la madrugada del día 15. Su avance estaba constituido por tres columnas: una por la costa, sobre el paso de Halfaya; otra por el borde de la escarpadura, hacia fuerte Capuzzo; y la tercera por el interior, hacia Sidi Omar. Los puestos avanzados del Eje se retiraron en orden hacia las posiciones principales.

La VII Brigada de la 7.ª División blindada cortó la


A TOBRUK
BARDIA
SIDI IZIZ
FUERTE CAPUZZO
SOLLUM
HAFID
BIR CHIRBA
SIDI OMAR
SIDI SULEIMAN


"HACHA DE GUERRA"
15-17 JUNIO 1941
POSICIONES DEL EJE
FRONTERA
VIA BALBIA
MAR MEDITERRANEO
Paso de HALFAYA
A SIDI BARRANI
ESCARPADO
BIR HABATA.

línea entre fuerte Capuzzo y Bir Chirba, encontrándose con las colinas de Hafid, 19 kilómetros al oeste de Sollum. Allí fue detenida por una fuerte posición defensiva alemana, protegida por carros de combate pertenecientes a la 15.ª División acorazada y varias baterías antiaéreas de 88 mm, que disparaban un proyectil perforante de 10 kilos con una velocidad inicial de mil metros por segundo. El 2.º y el 6.º Regimientos blindados ingleses se pasaron todo el día 15 realizando inútiles ataques frontales contra la posición. Al caer la noche, la VII Brigada blindada había perdido 19 carros totalmente destruidos y otros 22 averiados.

Rommel había prohibido el contraataque a la 15.ª División acorazada, al menos hasta que la situación quedara bien definida. En cuanto a la 5.ª División ligera, ordenó que se concentrara en Gambut.

Mientras tanto, la IV Brigada blindada y la XXII Brigada de la guardia, conseguían conquistar fuerte Capuzzo, en el centro del ataque inglés y empujaban hacia Bardia, con la intención de envolver Sollum y atacar el paso de Halfaya por el oeste.

En la costa, los ataques de la división india contra el paso de Halfaya se estrellaban contra la espléndida defensa realizada por el batallón de combate Bach, ex sacerdote protestante, que fue apoyado por el excelente grupo de artillería italiana del comandante Pardi.

Al día siguiente, el cañón antiaéreo de 88 mm volvió a ser el arma principal de la defensa alemana. Se da la circunstancia de que los ingleses contaban con un extraordinario cañón antiaéreo de 98,4 mm que tenía mayor capacidad de penetración que el alemán, pero la rígida mentalidad inglesa no concebía que fuera apto para servir como cañón anticarro. En vista del empleo que hacían los alemanes de su artillería antiaérea, algunos oficiales propusieron a sus superiores hacer lo mismo con sus piezas, pero la contestación del mando fue sencilla: «No se le ha traído al desierto para cumplir esa misión».

La IV Brigada blindada se estrelló en el sector central a causa de la terquedad del general Beresford-Piersce, que no permitió que la brigada fuera utilizada

más que para proporcionar un apoyo estéril y erróneo a la infantería india. De este modo, despreciaba su movilidad, obligando a los carros a avanzar al paso de los infantes, ofreciendo así un blanco fácil a los cañones alemanes.

Una vez detenido el ataque inglés hacia Bardia, Rommel lanzó a la 5.ª División ligera desde las colinas de Hafid hacia Sidi Suleiman, con misión de cortar las líneas inglesas de abastecimientos a las tropas que estaban empeñadas en atacar hacia el norte desde fuerte Capuzzo. La 5.ª División ligera se enfrentó con la VII Brigada inglesa y sólo pudo avanzar hasta Bir Chirba. Sin embargo, la falta de reservas acorazadas de los ingleses les obligó a retirarse por la noche, ya que el 6.º Regimiento blindado había quedado reducido a 9 blindados. La maniobra de cerco de la 4.ª División india estaba empezando. Rommel ordenó que se iniciara el contraataque a las 4.30 horas del día 17.

La 5.ª División ligera cumplió las órdenes y a las seis de la mañana ya estaba en Sidi Suleiman.

Este es el momento crítico de la batalla.

Por la mañana del día 17, la 4.ª División india informa que no podrá mantenerse mucho tiempo más en fuerte Capuzzo si no se refuerza el apoyo de la IV Brigada blindada. La División india se estaba desintegrando a causa del ataque del Afrika Korps, pues la 15.ª División acorazada presionaba hacia el este.

Wavell, que tenía la cualidad de aparecer siempre en los momentos críticos, se presentó en el puesto de mando del general Beresford-Piersce y al comprobar que la situación no permitía concentrar los restos de la 7.ª División blindada sin dejar desamparada por ello a la 4.ª División india, ordenó la retirada.

Los alemanes, obsesionados por la idea de liberar el cerco de Halfaya, abrieron una gran brecha por la que se pudieron escapar los ingleses.

La 7.ª División blindada perdió 87 carros de combate, mientras que los alemanes sólo perdieron 25. La defensa no había sido excesivamente costosa. La 15.ª División acorazada sufrió 300 bajas; la 5.ª División ligera 70; el

Grupo de combate Bach sólo 38, y otros 3 el Grupo de artillería de Pardi.

Rommel había vencido, pero también se había demostrado que, dejando a un lado su maravillosa habilidad maniobrera, sus tropas no eran lo suficientemente potentes como para realizar misiones ofensivas que, por otra parte, no le habían sido encomendadas. El Afrika Korps tenía movilidad, pero las tropas italianas no, y eso dejaba al primero solo ante el peso de la batalla.

La mejor prueba de ello es la desproporción de las bajas sufridas:

Afrika Korps (desde el principio de la campaña al 15 de junio): 513 muertos, 1.689 heridos y 1.015 desaparecidos.

Afrika Korps (del 15 al 20 de junio): 95 muertos, 355 heridos y 235 desaparecidos.

Italianos (en el mismo período de tiempo): 43 muertos, 7 heridos y 300 desaparecidos.

Todos los que analizan la batalla de carros de Sollum, como la llaman los alemanes, o la Operación Hacha de Guerra, como la llaman los ingleses, coinciden en que las razones del fracaso inglés fueron principalmente tres:

Precipitación en la preparación.
Mal uso de las unidades blindadas.
Planificación defectuosa.

La derrota trajo consigo numerosos cambios en los altos mandos ingleses, así como una estabilización en el frente como consecuencia del desgaste sufrido por ambos contendientes.

La Operación Hacha de Guerra puede considerarse por el lado inglés como un ejemplo de lo que le sucede a un ejército cuyo jefe es incapaz de vivificar sus miembros y hacer funcionar su cerebro. El general Beresford-Piersce fracasó por completo al no estar preparado para el mando de grandes unidades blindadas

Por su parte, Churchill sufrió la lógica decepción. Pero en lugar de analizar el porqué de las cosas, sacando de ello las debidas enseñanzas, y aceptando también su parte de responsabilidad en los antecedentes y en la situación estratégica en que quedó encuadrada la batalla, en lugar de considerar el gran esfuerzo que se había realizado en tan poco tiempo para reconstruir el XIII Cuerpo de Ejército, en vez de recordar las repetidas advertencias del general Wavell sobre el posible fracaso del ataque inglés, buscó y encontró en dicho general una cabeza de turco, llegando hasta el extremo de acusarle de ser el responsable de la pérdida de las conquistas logradas por O'Connor, cuando en realidad era él mismo el único responsable por haberse embarcado en la aventura griega con tan pocos medios. El día 21 telegrafiaba comunicando que el general sir Claude Auchinleck, comandante en jefe de las tropas de la India, iría a Egipto a reemplazar a Wavell.

El general Wavell había partido prácticamente de la nada y en dos años había construido una base militar y una organización en el Oriente Medio, había conquistado Abisinia, haciendo más de 200.000 prisioneros italianos, entre ellos el propio duque de Aosta; bajo su mando, O'Connor había conquistado la Cirenaica, haciendo otros 200.000 prisioneros; había dirigido, alimentado, organizado y ejecutado seis campañas: Cirenaica, Abisinia, Somalia, Grecia, Siria y el Irak, y muchas de ellas al mismo tiempo; hasta la fecha ningún otro jefe militar inglés había demostrado tanta capacidad de trabajo, de organización, tanto sentido común y tan elevadas dotes de mando como el general Wavell.

También había sufrido derrotas enormes: Grecia, Creta y ahora Cirenaica. Sin embargo, la responsabilidad estratégica de estas derrotas sólo es imputable a Churchill. En sus *Memorias*, el primer ministro afirma que consideraba que Wavell estaba «fatigado».

Para sustituirle nombra a Auchinleck, de quien afirma: «Parecía muy inclinado a jugar demasiado sobre seguro, cosa que en la guerra es un error, y a limitarse a subordinarlo todo a la satisfacción de lo que él consideraba las necesidades mínimas». Extraña opi-

nión sobre un hombre que debía enfrentarse con la responsabilidad de vencer a Rommel, de sobra conocido por su audacia. Más adelante, Churchill dice: «El lector no debe olvidar que jamás gocé de poderes autocráticos y que siempre tuve que actuar contando con la opinión política y profesional». Asombrosa afirmación de un hombre que se hizo célebre y pasó a la historia como el más enérgico polemizante contra las opiniones de sus asesores.

Auchinleck desconocía la personalidad de sus futuros asesores, pero además también desconocía todo lo referente a la guerra mecanizada. En compensación, tenía una gran voluntad, una enorme capacidad de trabajo y una gran energía. Cuando tomaba una decisión la realizaba a toda costa.

Las tropas alemanas atacaron a la URSS el día 22 de junio. De este modo se desvanecía la última probabilidad que tuvo Rommel de incrementar sus medios ofensivos, así como la de que se aplicara una estrategia mediterránea por parte de Alemania. Si la decisión de atacar Grecia había tenido consecuencias catastróficas para los ingleses en Africa, para los rusos el ataque alemán en los Balcanes fue de una importancia trascendental, ya que retrasó la Operación Barbarroja durante el tiempo suficiente para que el invierno siberiano llegara cuando las tropas alemanas ya estaban a las puertas de Moscú.

El día 8 el general Cavallero ordenó que los submarinos italianos que operaban en el Atlántico regresaran a sus bases de partida para ser utilizados en el Mediterráneo. El almirante Doenitz protestó de esta decisión y al final se llegó a un acuerdo, por el que sólo regresarían diez. A cambio, varios submarinos alemanes actuarían en el Mediterráneo y catorce italianos permanecerían basados en Burdeos.

Los submarinos *Velella, Mocenigo, Veniero* y *Dandolo* se encontraron ante situaciones difíciles al cruzar el

estrecho de Gibraltar. El *Glauco* fue atacado el día 27 por el destructor *Wishart*. Obligado a emerger fue cañoneado y hundido a 3 millas del cabo Espartel. Los submarinos *Brin, Emo, Otaria, Argo, Perla* y *Guglielmotti* llegaron sin novedad.

Entre los días 1.º al 13 estuvo operando la 8.ª Flotilla inglesa de submarinos, con base en Gibraltar. El *Clyde*, mandado por el comandante Ingram, hundió dos mercantes con un total de 4.300 toneladas. El submarino holandés *O-24*, mandado por el capitán de corbeta De Booy, hundió otros dos mercantes, con un total de 6.800 toneladas. El *Unique* hundió otro mercante de 740 toneladas, en las cercanías de Lampedusa. El *Taku*, mandado por el capitán de corbeta Van der Byl, hundía frente a Buerat al pequeño cañonero *Valoroso* y a dos barcos mercantes durante la noche del día 5. Al día siguiente hundía a otros dos mercantes, con un total de 4.000 toneladas, esquivando los ataques de los torpederos italianos *Polluce* y *Pallade*.

En Malta fue creada una nueva unidad contra el tráfico italiano hacia Libia: la 10.ª Flotilla de submarinos, con los submarinos *Ursula, Utmost, Unique, Unbeaten, Urge, Union, P-32* y *P-33*.

En Alejandría se reorganizó la 1.ª Flotilla con los submarinos *Truant, Triumph, Taku, Tetrach, Torbay, Regent, Rover, Otus, Rorqual, Cachalot, Pandora* y los submarinos griegos *Katsonis, Papanicolis, Nereus, Triton* y *Glaukos*.

Este despliegue de submarinos y el refuerzo aéreo de Malta pronto comenzaría a causar graves pérdidas a los convoyes con dirección a Libia. Si se piensa que en un mercante de 6.000 toneladas se pueden transportar 155 carros de 14 toneladas, como los carros ligeros italianos, y 20 de 30 toneladas, se deduce que el torpedo va a ser en el frente de Libia el arma contracarro más eficaz de los ingleses.

La flota inglesa de Alejandría se empeñó entre los días 7 al 14 de julio en la colaboración con el ataque inglés y de las tropas francesas libres contra Siria, fiel a Vichy.

Hacia finales de mes comienza la acción de la avia-

ción inglesa basada en Malta contra Trípoli. La intensidad de los ataques es tan fuerte que el puerto tiene que ser evacuado totalmente entre el 21 y el 23. Los dos mercantes que allí había zarparon acompañados de cuatro destructores y otros cuatro torpederos, llegando a Trapani y Nápoles sin novedad.

En el Atlántico continúan los ataques de los submarinos alemanes, iniciados el mes anterior en la zona de cabo Verde y de Freetown. Entre el 26 de junio y el 4 de julio el submarino alemán *U-69*, al mando del capitán Metzler, ataca al convoy SL-76, hundiendo dos mercantes con un total de 13.100 toneladas. El *U-123*, al mando del capitán Hardegen, hunde otros dos con un total de 7.650 toneladas. Este ataque se produce el día 28 a la altura de las Canarias. Al día siguiente consigue hundir otro mercante de 4.100 toneladas, colaborando con el *U-66*, al mando del capitán Zapp, que atacó y hundió dos mercantes más con un total de 10.000 toneladas. El *U-103* hundía el día 30 al mercante italiano *Ernani*, de 6.700 toneladas, que navegaba bajo bandera inglesa como presa de guerra.

De los cruceros auxiliares alemanes que actuaban contra el tráfico en aguas africanas, el *Atlantis* regresó al Atlántico a principios de abril y el 17 del mismo mes encontró al mercante egipcio *Zam Zam*, de 8.300 toneladas, al que hundió, recogiendo 300 náufragos. El 14 de mayo hundía al *Rabaul* y el día 25 al *Trafalgar*, con un total de 10.000 toneladas. El 17 de junio hundía al *Tottenham*, de 4.600 toneladas, y el día 22 al *Balzac*. Después pasó al océano Pacífico, dirigiéndose hacia el archipiélago de las Cook, donde cambió de disfraz y dio descanso a su tripulación en la isla de Vana Vana.

El *Orion*, que hasta entonces había recorrido las rutas del Pacífico, se dirigió hacia Madagascar rondando por aquellas aguas durante los meses de abril y mayo. Sin embargo, las contramedidas tomadas por las autoridades navales inglesas no le permitieron actuar con eficacia.

El *Thor* tropezó el 4 de abril, al sudoeste de cabo Verde, con el crucero auxiliar inglés *Voltaire*, de 13.245 toneladas, armado con ocho cañones de 150 mm. Abrió

el fuego a 9.150 metros, a las 6.45 horas. Cuatro minutos después el *Voltaire* se incendió y se hundía a las 8.35 horas. El *Thor* recogió a 197 supervivientes, entre ellos al capitán de navío Blackburn. Después, el *Thor* regresó a Alemania, entrando en Hamburgo el 30 de abril. Había recorrido 57.000 millas y hundido o apresado doce buques, con un total de 96.500 toneladas.

El *Pinguin*, después de descansar en las islas Kerguelen, se dirigió hacia el océano Indico. El 7 de mayo fue localizado por el radar del crucero inglés *Cornwall*, con el que entabló desigual combate, siendo hundido. Había hundido o capturado un total de 165.000 toneladas, estableciendo el récord de tonelaje enemigo eliminado. Sólo se salvaron 60 alemanes y 22 de los prisioneros que llevaba a bordo.

El *Kormoran* se dirigió en mayo hacia el golfo de Bengala, a pesar de las constantes dificultades que sufría en sus máquinas.

15

Julio de 1941

Auchinleck sustituye a Wavell. Actividades de los aviones y submarinos ingleses en el Mediterráneo. Convoyes del Eje. Operación Sustancia, refuerzo de Malta. La 10.ª Flotilla Mas ataca Malta. Otras actividades navales. Caída de Debra Tabor. Las tropas belgas. Las tropas polacas. Los italianos de Túnez.

Sin duda alguna, el acontecimiento más importante ocurrido en Africa durante el mes de julio fue la sustitución de Wavell por Auchinleck. La toma de posesión se efectuó el día 5, aunque Auchinleck había llegado a El Cairo el día 2 procedente de la India.

Según declaró, el general Wavell no daba muestras de «cansancio». Opinó que la sustitución se debía más que nada a que le habían encomendado misiones de ejecución muy difícil y variada. Apenas instalado en su puesto de mando, habló con el general Dill, jefe del Estado Mayor Imperial, que le advirtió de la fuerte presión que ejercía el Gobierno inglés (Churchill) para que se emprendiera una nueva batalla.

En el capítulo II del tomo segundo de las *Memorias* de Churchill se encuentran las órdenes dadas a Auchinleck. Este, a pesar de ser menos diplomático que Wavell, adoptó una actitud de resuelta oposición y comunicó a Londres que no realizaría ninguna nueva operación ofensiva en el desierto hasta que contara con

dos o tres divisiones acorazadas y una motorizada, con su personal perfectamente entrenado y preparado. Para conseguirlo, calculaba que necesitaría un mínimo de tres meses.

Churchill volvió a insistir. En su comunicación planteaba la cuestión de por qué Auchinleck había destinado a la 50.ª División británica, recién llegada a Egipto, a la isla de Chipre. Auchinleck contestó que podía comunicarle los motivos que le habían impulsado a tomar esta decisión, pero que, en lo sucesivo, esperaba contar con la suficiente libertad de acción en disposiciones de esta clase. En efecto, Churchill había ido demasiado lejos. ¡Ahora discutía con sus generales sobre el lugar a donde éstos enviaban las divisiones y por qué lo hacían!

El primer ministro rogó a Auchinleck que se trasladara a Londres para mantener una entrevista. Sin embargo, Churchill no consiguió ninguno de sus propósitos. La próxima ofensiva en el desierto, que se llamaría Operación Crusader, quedó fijada para el 1.º de noviembre, ni un día antes.

Por otra parte, Churchill deseaba nombrar al general sir Henry Maitland Wilson, que por entonces era jefe de las fuerzas inglesas de Palestina y Transjordania, como jefe de las tropas del desierto. No obstante, Auchinleck también impuso su opinión y fue el general Alan Cunningham, el vencedor de Abisinia, quien se hizo cargo de este puesto.

A pesar de que en sus *Memorias*, Churchill lamenta la decisión de Auchinleck de no atacar hasta noviembre, reconoce que la pasada Operación Hacha de Guerra había sido un éxito estratégico, ya que había debilitado tanto a los alemanes que éstos ya no podían avanzar, sus comunicaciones eran muy precarias y su retaguardia estaba amenazada por la guarnición de Tobruk.

Las graves pérdidas navales que sufrieron los ingleses durante sus operaciones en Grecia y Creta, obligaron a reducir la actividad en el Mediterráneo en cuanto a

buques de superficie se refería. En compensación, la aviación y los submarinos ingleses establecieron una estrecha cooperación para hostigar el tráfico hacia Libia. Los tipos de aviones torpederos habían mejorado y la presencia en Malta de los «Wellington» ampliaba el radio de acción sobre las rutas italianas. La ocupación alemana de Creta no compensó en modo alguno el establecimiento de esta colaboración entre la aviación y el arma submarina.

Las fuerzas aéreas estacionadas en Malta utilizaban los aparatos «Blenheim» para atacar a los convoyes enemigos. Estos aviones iban armados con cuatro bombas de 60 kilos y podían volar a sólo 15 ó 30 metros sobre las olas. Sin embargo, esta táctica de vuelos bajos tuvo que abandonarse cuando los mercantes empezaron a ser armados con artillería ligera y ametralladoras. La poca velocidad del aparato y la frecuente buena visibilidad reinante en el Mediterráneo no aconsejaban continuar con esta forma de operar. Los torpederos del tipo «Swordfish», que sólo tenían un radio de acción de 200 millas, se especializaron en ataques nocturnos, siendo utilizados también para minar los accesos a los puertos italianos y de Libia. Por su parte, los «Wellington» se especializaron en el bombardeo de puertos y bases enemigas. Durante este mes de julio se realizaron ataques aéreos contra Palermo, Nápoles, Trípoli, Lampedusa y Siracusa.

Los aparatos «Maryland», con base en Malta, fotografiaban constantemente los puertos de salida y llegada de Italia. Mediante un atento estudio de las fotografías se deducía cuándo iba a zarpar un convoy. En el puerto de Nápoles había un muelle, llamado «de Africa», en el que casi siempre se reunían los barcos que iban a zarpar hacia Libia. La observación fotográfica a gran altura permitía vigilar todo el proceso de carga de los buques. En la mayoría de los casos, los convoyes salían al anochecer. Si el reconocimiento aéreo del día siguiente descubría la ausencia de estos buques, se les buscaba por la ruta de Africa. Empezaba entonces un trágico juego del escondite en el que la astucia y la suerte decidían el destino.

Sobre este aspecto, Rommel envió el día 19 un informe que decía lo siguiente:

> «Es necesario contar con una aviación muy fuerte en el Mediterráneo... El X Cuerpo Aéreo es insuficiente para luchar en el mar, y también para cooperar en las operaciones terrestres... La aviación italiana es escasa, de baja calidad y bastante anticuada. Los servicios de tierra son insuficientes y la cooperación es un mito aunque los pilotos se esfuercen dentro de sus máximas posibilidades... Es indispensable que los convoyes puedan pasar el canal de Sicilia sin ser hostigados. Las maquiavélicas maniobras ejecutadas por almirantes y comandantes han evitado mayores pérdidas hasta ahora. Malta debe ser ocupada.»

La aviación inglesa realizaba su labor de observación con una impunidad casi total, pues la caza del «portaaviones insumergible» apenas la molestaba.

El 3 de julio se bombardeó intensamente el puerto de Trípoli. Tres días más tarde el submarino *Triumph* entablaba un prolongado combate en superficie, hundiendo al mercante italiano *Ninfea*, de 600 toneladas, y al cañonero de escolta *De Lutti*.

Entre los días 14 y 16 un convoy de cinco mercantes intentó pasar hacia Trípoli. Iba escoltado por los destructores *Malocello, Fuciliere* y *Alpino*, y por los torpederos *Procione, Pegaso* y *Orsa*. Cuando el convoy se encontraba a la altura de Pantelaria fue atacado por el submarino inglés *P-22*, mandado por el capitán Whiteway-Wilkinson, que hundió un mercante de 5.300 toneladas.

El puerto de Nápoles fue bombardeado los días 10 y 11, incendiándose parte de la refinería y ardiendo 6.000 toneladas de petróleo.

El 24, el submarino *Upholder*, al mando del capitán de corbeta Wanklyn, hundió un mercante italiano de 1.500 toneladas junto al cabo Delle Armi.

Está empezando a desencadenarse ahora lo que se llamaría la «batalla de los convoyes», sobre todo en el canal de Sicilia. En realidad fue una batalla constante y agotadora que duró dos años. Los principales factores que incidieron sobre su desarrollo fueron:

1. El dominio del aire. Como consecuencia del fracaso del «portaaviones insumergible», este dominio nunca estará en manos italianas y sus altibajos sólo dependerán de la menor o mayor importancia de la presencia aérea alemana en el Mediterráneo. En el verano de 1941 el X Cuerpo Aéreo alemán no podía acudir con eficacia a todos los sectores, ya que además de apoyar el tráfico hacia Libia, tenía que vigilar los cielos de Grecia, el Egeo, Creta y el Mediterráneo oriental. Esta debilidad trajo como consecuencia lo que ya vimos que ocurrió en el pasado mes de junio: la llegada de refuerzos de la RAF a Malta, cuyos efectivos aéreos alcanzaron cifras desconocidas hasta entonces.

La aviación inglesa también ha mejorado la calidad de sus aparatos, así como sus métodos de ataque. Estos métodos están caracterizados por la utilización de tácticas nocturnas, el apoyo de aparatos dotados con radar y el lanzamiento de bengalas que localizan el objetivo y guían hacia él al resto de la formación.

2. Dominio del mar. Italia empieza a sufrir una grave falta de combustible que inmoviliza a sus mayores unidades. Por otra parte, el Alto Mando naval italiano no quiere exponerlas al continuo desgaste que supondría la escolta de convoyes. Las unidades menores, como destructores y torpederos, están sufriendo crecientes pérdidas y además han visto aumentada su zona de responsabilidad operativa en el Egeo.

Los submarinos ingleses adoptan nuevas tácticas. Ya no atacan aisladamente, sino en grupos de dos o tres, obteniendo mejores resultados. También atacan de noche, en superficie, utilizando pequeños equipos de radar.

Ante el aumento de las dificultades, los mercantes italianos aguzan el ingenio y empiezan a usar medidas de defensa pasiva, rutas en zigzag incluso durante la noche, cortinas de niebla, maniobras simultáneas de

giros bruscos a una banda realizadas por todo el convoy. Los buques son dotados de radioteléfonos para facilitar la ejecución de estas maniobras colectivas.

Durante el mes de julio se pudieron transportar a Libia 50.706 toneladas de materiales y sólo 12.000 de combustibles, con pérdidas del doce y del catorce por ciento con respecto a lo embarcado.

De acuerdo con las directrices de Churchill se ejecuta la Operación Sustancia, cuyo objetivo es el refuerzo de Malta ante un posible desembarco como el ocurrido en Creta.

La operación se inicia con el paso por el estrecho de Gibraltar de seis mercantes y un transporte de tropas. El convoy va escoltado por los acorazados *Renown* y *Nelson*, el portaaviones *Ark Royal*, los cruceros ligeros *Edimburg*, *Manchester* y *Arethusa*, el crucero minador *Manxman* y diez destructores. Ocho submarinos italianos están desplegados por la zona de su ruta.

Al salir de Gibraltar, el transporte de tropas *Leinster* encalla y tiene que ser dejado atrás. La aviación italiana de reconocimiento descubre el convoy el día 22, al sur de las Baleares. Sin embargo, la flota italiana no sale de sus bases. El Alto Mando naval italiano se limita a enviar al canal de Sicilia tres torpederos y cuatro lanchas torpederas, con misión de realizar un ataque nocturno. Además, los submarinos italianos *Alagi* y *Diaspro* se sitúan frente al cabo Bugaroni. Los submarinos atacaron el convoy, averiando al destructor australiano *Nestor*.

Durante la noche del 23 al 24 atacaron varias unidades de la 10.ª Flotilla Mas. La lancha rápida *Mas 532*, mandada por el jefe de la flotilla, capitán de fragata Forza, lanzó sus torpedos a las 2.30 horas. El ataque se hizo a muy corta distancia y la lancha rápida tuvo que soportar un intenso fuego enemigo. La *Mas 533*, al mando del alférez de navío Pascolini, torpedeó a un destructor y al mercante *Sidney Star*, que tuvo que ser remolcado hasta Malta. La aviación italiana también efec-

tuó un ataque, logrando averiar al destructor *Firedrake* y al crucero *Manchester*, que tuvieron que retirarse hacia Gibraltar.

Una vez llegados al canal de Sicilia, la flota inglesa se retiró hacia el oeste y el convoy continuó su marcha hacia Malta.

La Operación Sustancia tuvo éxito gracias a que los italianos no dominaban el aire sobre la ruta del convoy y sobre todo a que le opusieron una fuerza naval muy exigua.

No deja de causar sorpresa el hecho de que un convoy tan importante como éste pueda pasar a través de las líneas de vigilancia de los submarinos italianos sin que éstos localicen y ataquen al enemigo. Esto se debe a la rigidez con que eran utilizados. Los submarinos italianos se apostaban en zonas previamente determinadas y apenas tenían libertad para abandonar una zona muy estrecha. Su sistema de comunicaciones estaba centralizado a través del Alto Mando naval. Esto impedía que cuando uno de ellos localizaba al enemigo pudieran acudir los demás con rapidez, como hacían los alemanes en el Atlántico.

Moccagatta, comandante de la 10.ª Flotilla Mas, sigue empeñado en realizar un ataque contra La Valetta. Tras los fracasados intentos de los días 26, 29 y 30 de junio, en los que quedaron averiadas cuatro naves y otra fue hundida, Moccagatta preparó un nuevo ataque para finales de julio.

El plan establecía que la tripulación de un «SLC» volara la red de cierre que obstruía la bocana del puerto, colgada del puente del viaducto de San Telmo. Por la brecha abierta se introducirían lanchas explosivas, que serían transportadas por el aviso *Diana*, antiguo yate del Duce. Mientras tanto, las lanchas *Mas 541* y *Mas 452* llevarían otros «SLC» para que entraran en el puerto y destruyeran o hundieran el mayor número de barcos posible.

La formación naval zarpó de Augusta el día 25. El

Diana, mandado por el capitán de fragata Di Muro, llevaba nueve lanchas «MT» y las demás iban a remolque. Dos lanchas se averiaron a 20 millas de La Valetta, y una de ellas se hundió. Las siete restantes, más dos de las que iban a remolque, se acercaron a San Telmo en formación. Tras ellas avanzaban las lanchas Mas.

El capitán Tesei se sacrificó, lanzándose con un «SLC» contra la red de la bocana, volándola a las 4.30 horas; la lancha «MT» del piloto Carabelli chocó contra un pilón del puente, volándolo y hundiéndose un tramo del mismo. Las explosiones alertaron a los ingleses, que iluminaron la zona con reflectores y abrieron fuego. Las lanchas «MT» fueron hundidas y los aviones de la RAF se encargaron de hundir a las dos lanchas Mas.

Sólo 11 supervivientes consiguieron llegar al *Diana*. Entre los atacantes hubo 15 muertos y otros 18 cayeron prisioneros.

La muerte de Moccagatta, Giobbe, Tesei y otros, hizo necesaria la reorganización total de la 10.ª Flotilla Mas.

El día 31 zarpó de Gibraltar una escuadra formada por los cruceros *Hermione*, *Arethusa* y *Manxman*, transportando a Malta los 1.800 soldados que no habían podido llegar a su destino durante el transcurso de la Operación Sustancia, al encallar el transporte *Leinster*. La escuadra llegó a Malta el 4 de agosto, sin que los ataques de los submarinos italianos tuvieran éxito alguno.

El grupo de submarinos italianos *Zoea*, *Corridoni* y *Atropo* realizó cinco viajes a Bardia entre los días 2 y 27, transportando un total de 268 toneladas de suministros.

La 7.ª División de cruceros, al mando del almirante Casardi, y formada por el *Duca D'Aosta* y *Attendolo*, y la 4.ª División, al mando del almirante Giavanola, formada por el *Giovanni delle Bande Nere* y el *Di Guisano*, acompañadas de ocho destructores, colocaron el día 7 los campos de minas S-31 y S-32 en el canal de Sicilia,

con un total de 294 y 444 artefactos respectivamente.

Durante su cotidiana visita nocturna a Tobruk, para abastecer a la plaza, el destructor inglés *Defender* fue atacado por aparatos alemanes y quedó tan gravemente averiado que se hundió cuando se le remolcaba al puerto de La Valetta.

En la noche del día 12, treinta aparatos alemanes bombardearon Port Said, Ismailia y el canal de Suez. Durante el transcurso de otra operación similar, realizada dos días más tarde por aparatos «Ju-88», fue hundido en Suez el transporte de tropas *Georgic*, de 27.800 toneladas.

El crucero auxiliar inglés *Canton* avistó el día 10 a la motonave alemana *Hermes*, de 7.200 toneladas, al noroeste de San Pablo. La tripulación de la motonave hundió el barco antes de caer prisionera.

Continúa la acción de los submarinos alemanes en la zona de Freetown. Se ataca de nuevo al convoy SL-76 y el *U-66* del capitán Zapp hunde cinco barcos, con un total de 21.500 toneladas. El *U-123*, al mando del capitán Hardegen, hunde otros cuatro barcos más, con 19.070 toneladas.

En los accesos atlánticos al estrecho de Gibraltar operan los submarinos italianos *Malaspina, Morosini, Torelli, Bagnolini* y *Barbarigo*. Este grupo de submarinos ataca al convoy HG-67 y el *Torelli*, al mando del capitán de corbeta De Giacomo, hunde un petrolero de 8.900 toneladas; el *Barbarigo* sigue al convoy y atrae a varios submarinos alemanes. Durante la noche del 25 al 26 fueron hundidos dos mercantes, con un total de 13.400 toneladas.

El día 4 se rinden a las tropas anglo-belgas los últimos defensores de Debra-Tabor, en Abisinia. Cuatro días después se rinde el general Gazzera, que se había refugiado entre las tribus de Galla-Sidamo, cerca del lago

Rodolfo, entregándose junto con los restos de su XXIII Brigada indígena italiana.

El Congo belga había realizado un gran esfuerzo al poner en pie de guerra a tres brigadas coloniales. Cuando cesaron las operaciones en el frente de Kenya, estas tres brigadas se reorganizaron. La I Brigada quedó acantonada en Kenya, después de haber completado sus efectivos. Allí permaneció durante ocho meses, en espera de entrar en acción. Los ingleses aceptaron su colaboración en 1942.

La I Brigada llegó a contar con 883 vehículos, 103 oficiales y suboficiales blancos y 1.835 clases y soldados indígenas, organizados en tres batallones, dos baterías de artillería, una compañía de morteros, otra de zapadores, cuartel general y servicios complementarios.

El 18 de marzo de 1943 salieron de Zara (Nigeria) y avanzaron en varias columnas hacia Tahag, junto a El Cairo, adonde llegaron el 1.º de julio. Desgraciadamente, la unidad fue diezmada por una epidemia de meningitis cerebro-espinal que causó 27 muertos, no pudiendo entrar en campaña hasta el final de la guerra en el continente africano. En junio de 1944, el Gobierno belga ordenó la repatriación de estas tropas, que regresaron al Congo.

Al ser atacada por Alemania, la Unión Soviética estableció relaciones diplomáticas con el Gobierno polaco en el exilio; el día 30 se logró un acuerdo sobre los prisioneros de guerra, en el que se estipulaba que dichos prisioneros formarían nuevas unidades del ejército polaco que se unirían a los aliados en su lucha contra los alemanes. El general Wladyslaw Anders fue nombrado jefe de estas tropas, la mayor parte de las cuales combatieron en Africa. Nunca se sabrá con exactitud el número total de polacos que cayeron prisioneros de los rusos, pero es muy posible que rebasara los 300.000.

El 5 de julio el cónsul italiano en Túnez, Silimbani, informó al conde Ciano que la mayoría de la población

era partidaria de De Gaulle, siendo estimulada por el general Weygand. En realidad no era así, aunque había una organización que observaba desde el cabo Bon el tráfico naval del Eje y avisaba por radio a Malta de la ruta seguida por los convoyes del Eje.

Los colonos italianos de Túnez no eran ajenos a esta actitud, ya que habían sufrido las consecuencias de la guerra y se habían convertido en verdaderos antifascistas.

16

Agosto de 1941

Acontecimientos navales. Los políticos australianos. Los carros de combate "Stuart". Inactividad militar en tierra; Rommel es ascendido. Acuerdo militar polaco-ruso.

El 2 de agosto, cuando regresaba de transportar a Malta a los soldados del *Leinster*, el crucero *Hermione* abordó y hundió en el canal de Sicilia al submarino italiano *Tembien*.

Ese mismo día la Fuerza H de Gibraltar zarpaba para realizar una nueva operación de lanzamiento de aviones con destino a Malta, desde la cubierta del *Ark Royal*.

Durante este mes comienzan a patrullar el Mediterráneo occidental los submarinos holandeses *O-21* y *O-24*, al mando de los capitanes Van Dulm y De Booy respectivamente. Estas unidades, con base en Gibraltar, materializan la acción holandesa contra las potencias del Eje en aguas africanas.

El día 6, aviones procedentes de Malta atacan un convoy italiano que se dirigía hacia Túnez para desde allí ir costeando hasta Trípoli. El convoy estaba compuesto por seis mercantes, escoltados por cinco destructores. La aviación inglesa consiguió hundir al *Nita*, de 6.900 toneladas. Los náufragos fueron recogidos por el destructor *Camicia Nera*.

Dos días después se pudo poner a flote al destructor *Lampo*, varado en las costas de Túnez desde el combate del 16 de abril. Después se le remolcó a Italia, donde fue debidamente reparado.

Los submarinos italianos *Zoea, Corridoni* y *Atropo* transportaron a Bardia 192 toneladas de repuestos y combustible entre los días 6 al 20.

El día 11 el buque hospital *California*, de 13.000 toneladas, fue hundido en el puerto de Siracusa como consecuencia de un ataque de los aviones torpederos ingleses.

Los minadores auxiliares italianos *Reggio* y *Aspromonte*, acompañados por los destructores *Zeno, Da Verazzano, Pigaffetta, Da Mosto, Da Noli* y *Pessagno* colocaron entre los días 12 al 23 los campos de minas S-41, S-42, S-43 y S-44 en el canal de Sicilia, con un total de 3.202 artefactos.

El submarino inglés *P-32* chocó contra una mina el día 19, hundiéndose, mientras intentaba llevar a cabo un ataque contra un convoy compuesto por cuatro mercantes, escoltados por tres destructores y dos torpederos, que se dirigía hacia Trípoli.

Un convoy formado por los transatlánticos *Marco Polo, Esperia, Neptunia* y *Oceania*, escoltado por los destructores *Vivaldi, Darecco, Ghiberti, Oriani, Maestrale, Grecale* y *Scirocco* y por el torpedero *Dezza*, logró pasar hacia Libia a un gran contingente de tropas. El convoy fue atacado por el submarino inglés *Unique*, al mando del capitán de corbeta Hezlet, a once millas de Trípoli. El *Esperia*, de 11.400 toneladas, resultó alcanzado por tres torpedos, hundiéndose. De los 1.170 soldados que transportaba pudieron salvarse 1.139.

El día 22 el submarino *Upholder*, al mando del capitán de corbeta Wanklyn, hundió cerca de Sicilia un mercante de 4.000 toneladas que iba escoltado por los torpederos *Cigno* y *Pegaso*.

Al día siguiente, el torpedero *Partenope* hundía al submarino inglés *P-33* en las cercanías de Pantelaria.

Entre los días 22 al 26 se llevó a cabo la Operación

Picadillo. La Fuerza H zarpó de Gibraltar, contando en esta ocasión con el acorazado *Nelson*, el portaaviones *Ark Royal*, el crucero *Hermione* y cinco destructores. Al salir fueron avistados por agentes italianos situados en las costas españolas. Al ser avisados, los italianos enviaron una escuadra de interceptación compuesta por el *Littorio* y el *Vittorio Veneto*, los cruceros *Trieste, Trento, Bolzano, Gorizia, Abruzzi, Attendolo* y *Montecuccoli*, acompañados por 25 destructores. El Alto Mando naval italiano creyó que la escuadra inglesa tenía la misión de enviar desde la cubierta del *Ark Royal* más aviones de refuerzo a Malta.

Mientras tanto, los ingleses habían enviado al crucero minador *Manxman* en solitario, para seguir una ruta diferente al resto de la Fuerza H, bordeando la isla de Cerdeña por el norte. Además, le habían camuflado como si se tratara de un crucero francés de la clase *Tigre*. Su misión, que era la clave de toda la operación, consistía en minar los accesos al puerto de Livorno.

Al sur de Cerdeña se colocó una línea de vigilancia de submarinos italianos, con el *Alagi*, el *Serpente*, el *Aradam* y el *Diaspro*, mientras otra formación de submarinos compuesta por el *Squalo*, el *Bandiera*, el *Tricheco*, el *Topazio* y el *Zaffiro*, acompañada por trece lanchas torpederas, se apostaba en el canal de Sicilia.

Todos estos movimientos de la flota italiana no tuvieron ninguna utilidad, pues la flota inglesa, que ya había conseguido su objetivo de atraer la atención de los italianos, se retiró hacia su base en cuanto llegó a la altura de las Baleares. El *Manxman*, que desarrollaba una velocidad de 40 nudos, tuvo tiempo de cumplir su misión, colocando 140 minas.

Con esta salida infructuosa, la flota pesada italiana sufrió una doble decepción: la de no encontrar al enemigo, y la de agotar las reservas de combustible que le quedaban. A partir de entonces, sus disponibilidades de combustible sólo le permitieron la actuación de unidades menores.

Los submarinos ingleses *Tetrach* y *Urge* hundieron

en el golfo de Sirte, entre los días 23 y 28, dos pequeños barcos de cabotaje y un mercante, con un total de 5.800 toneladas.

Entre el 6 y el 16 de agosto se sitúan entre Gibraltar y las Azores los submarinos alemanes *U-331, U-126, U-94, U-124, U-79, U-109, U-93* y *U-371,* y los italianos *Finzi Marconi* y *Veniero.* El día 10 el *U-79* descubre al convoy inglés HG-69. Da la alarma y acuden el *Marconi,* el *U-93* y el *U-94,* que son rechazados por el patrullero *Depfort* y la corbeta *Convolvulus.* El día 12 se incorporan a la persecución el *Finzi,* el *U-331* y el *U-124,* pero tampoco consiguen ningún éxito. Los métodos de escolta de la marina inglesa son cada vez más eficaces.

Durante el mes de agosto se pudieron trasladar a Libia 46.715 toneladas de materiales, con pérdidas de casi un doce por ciento, y 37.200 toneladas de combustibles, con sólo una pérdida del uno por ciento.

Muy lejos de Africa tuvieron lugar unos hechos de índole política que repercutieron sobre las tropas británicas. El primer ministro australiano, Menzies, que había visitado Inglaterra en mayo, y que no estaba de acuerdo con la centralización de poderes en manos de Churchill, propuso a canadienses y sudafricanos que los dominios autónomos estuvieran representados en el gabinete de guerra. Su proposición no fue bien acogida. A esta situación se añadieron ciertos problemas de índole interna que provocaron su dimisión el 28 de agosto, sucediéndole el señor Fadden.

Pronto aparecerían en Egipto los carros de combate norteamericanos «Stuart», también llamados «M-3». Estos carros, proporcionados a Inglaterra a través del programa de Préstamo y Arriendo, pasaron a ser la dotación normal del grupo de apoyo de la 7.ª División blindada.

Eran excelentes carros de combate ligeros, de 14,5 toneladas, que desarrollaban una velocidad de 55 kilómetros por hora y estaban armados con un cañón de

37 mm y tres ametralladoras. Su blindaje iba desde corazas de 25 a 50 mm y contaba con una tripulación de cuatro hombres. Sin embargo, al ser ligeros no constituirían una baza definitiva en la guerra del desierto. La industria anglosajona no había abandonado aún las concepciones sobre carros de combate heredadas de la Primera Guerra Mundial, durante la que se les consideró como simples acompañantes de la infantería. Todavía no se habían estudiado los tipos de carros alemanes que, articulados en divisiones acorazadas, habían ganado todas las batallas hasta entonces.

Durante este mes de agosto tampoco hay actividad militar en el continente africano, a excepción de las operaciones de refuerzo llevadas a cabo por ambos contendientes. En el Africa Oriental Italiana se va estrechando el cerco sobre las pocas fuerzas italianas que todavía resisten.

El día 22 los ingleses deciden enviar cruceros a Malta.

Cinco días antes, Rommel fue ascendido a capitán general, con lo que pasó a mandar el grupo acorazado de Africa que se iba a formar al unir bajo un solo mando a las tropas blindadas italianas y alemanas.

Para los combatientes europeos, este verano en el desierto es un infierno de calor, moscas y chinches. Todas las revistas de la época, tanto inglesas como del Eje, contienen numerosas fotografías sobre los métodos circunstanciales que se utilizan para combatir «a las moscas».

El 14 de agosto se firma entre Polonia y Rusia un nuevo acuerdo militar, en el que se determina la organización de dos divisiones polacas y un regimiento de reserva. Diez días antes, los rusos sacaron de la cárcel de la Lubianka al general Anders, a quien habían tratado no como a un general prisionero, sino como a un espía enemigo. Poco a poco fueron puestos en libertad los oficiales, suboficiales y soldados polacos que fueron trasladados a Buzuluk, donde quedó ubicado el

mando del ejército polaco, a Tatischev, sede de la organización de la nueva 5.ª División, y a Tostkoie, donde se formaría la 6.ª División.

En Cirene se reunieron los generales Cavallero, Bastico y Von Rintelen, agregado militar en Roma. Durante la reunión se decidió preparar una «línea retrasada» en la zona de Ain el Gazala, apoyada en las cotas 181, 178 y 208 de Alam Hamza. Aunque esta línea era eficaz, tenía el grave defecto de poder ser envuelta por su extremo meridional. Su extensión era más reducida que la de Sollum-Sidi Omar.

17

Setiembre-octubre de 1941

Nace el 8.º Ejército inglés; el general Cunningham. Nuevos mandos y reorganización de los ejércitos ingleses y del Eje. Preparación de la Operación Crusader. Operación Sueño de una Noche de Verano. Presiones del Gobierno australiano. Preparación del asalto a Tobruk. Presiones de Churchill. Actividades navales. Operación Alabarda. Entra en el Mediterráneo el primer grupo de submarinos alemanes. Los suministros a Libia. Abisinia. El mariscal Kesselring es nombrado jefe del teatro de operaciones sur. Los corsarios alemanes.

La tónica general de estos dos meses es idéntica a la de los anteriores. Las actividades navales constituyen el único acontecimiento bélico, aunque a finales de octubre se perfila una acción terrestre que culminará en noviembre. Por ahora, ambos contendientes se limitan a aumentar sus efectivos y reorganizarse.

La constante afluencia de unidades al delta del Nilo permite la creación del 8.º Ejército inglés, el 26 de setiembre, cuyo primer jefe fue el general Alan Cunningham.

En los altos mandos ingleses de Egipto se va a producir una triple coincidencia de nombres, pues el vicemariscal del aire Coningham es nombrado jefe de la aviación del desierto, y la flota continúa al mando del almirante Cunningham.

El general Cunningham produjo una excelente im-

presión, tanto entre sus superiores como entre sus subordinados. Sin embargo, tuvo que enfrentarse con numerosas dificultades. En primer lugar, nunca había estado en el desierto. Venía de países en los que las tropas siempre se habían movido por pistas abiertas a través de las selvas o de la vegetación de la sabana y, en el peor de los casos, por las endemoniadas carreteras de montaña de Abisinia. Cuando vio el desierto, la primera impresión que tuvo fue la de tener que navegar sobre él. Sólo disponía de dos meses para familiarizarse con él.

Después surgió el problema del mando. En Abisinia nunca había contado más que con unas cuantas brigadas de infantería colonial. Al tener que dirigir ahora al 8.º Ejército se tuvo que enfrentar con una organización mucho más compleja, ya que, aparte de la 7.ª División blindada y de la 4.ª División india, llegaron tal cantidad de nuevas unidades que se pudieron formar dos cuerpos de ejército, con dos divisiones más de infantería y varias brigadas blindadas. El mando de unidades blindadas era otra dificultad que tenía que superar, pues hasta entonces no había dirigido ninguna unidad de este tipo.

Iba a tener que desarrollar y dirigir una ofensiva mecanizada contra los veteranos alemanes que por aquel entonces estaban demostrando al mundo entero cómo se debía actuar al mando de grandes unidades blindadas, no ya a nivel de división, sino incluso de cuerpo de ejército, y ejército acorazado.

Cunningham era un novato al mando de aquellas unidades, lo que los ingleses llaman un *outsider*. La experiencia de sus subordinados era muy superior a la suya, ya que ellos se habían «hecho» en las luchas del desierto. El general Godwin-Austen, que estuvo a su lado en numerosas ocasiones, dice que Cunningham no se sentía a gusto en el desierto y que en las conferencias con los mandos superiores de sus unidades no notaba en él la seguridad que había sentido en Abisinia.

El jefe del Estado Mayor de Cunningham fue el general Galloway; tenía un carácter violento, cortante, impaciente y algo colérico. Aunque su sentido de la colaboración era absoluto, no parecía la persona más adecuada para proporcionar a su superior la experiencia que le faltaba.

Sus subordinados inmediatos fueron: el general Willougby Norrie, de caballería, que había mandado la 1.ª División blindada en Inglaterra. Había sustituido al general Pope, jefe de las unidades acorazadas, muerto en un accidente de aviación pocos días antes. Norrie mandaría el XXX Cuerpo de Ejército.

El general Goodwin-Austen se hizo cargo del mando del XIII Cuerpo de Ejército.

Una vez eliminada la amenaza que representaban los barcos de guerra italianos en el mar Rojo, empezó a llegar a Egipto una verdadera avalancha de material de guerra procedente de los Estados Unidos e Inglaterra. La moral de las tropas era excelente, sobre todo la de los veteranos, que veían la diferencia entre los medios con que contaban ahora y los que tuvo a su disposición el general O'Connor. Por eso estaban ansiosos de entrar en combate, seguros de que el éxito sería total.

El general Cunningham estableció su puesto de mando en el desierto y empezó a preparar sus planes ofensivos. Mientras tanto, sus tropas ponían a punto el material recibido e intensificaban su entrenamiento.

Es la primera vez en la historia del ejército inglés que un general va a intentar utilizar un cuerpo de ejército blindado como unidad orgánica y de combate. Si algún mérito hay que destacar en Cunningham es el de haber sido el primero en utilizar a los blindados como un solo cuerpo, sin dividirlos en el apoyo de la infantería.

Sin embargo, el XXX Cuerpo de Ejército blindado inglés todavía no se parecía a la gran unidad semejante del ejército alemán que tenía enfrente. Este cuerpo de ejército sólo contaba con la 7.ª División blindada, al mando del general Gott, la XXII Brigada de la Guardia, al mando del general Marriot, y la 1.ª División sudafricana del general Brink. Pero, además, las rígidas normas que regulaban la utilización de los ca-

rros blindados, no permitían articular a las unidades de forma que combatieran de un modo coherente.

La 7.ª División blindada estaba formada por la IV, la VII y la XXII Brigadas blindadas, cada una de las cuales contaba con tres regimientos. En cada regimiento debía haber oficialmente 55 carros de combate. Las brigadas también contaban con elementos de infantería, artillería, anticarros, antiaéreos e ingenieros distribuidos de la siguiente forma:

IV Brigada blindada: un regimiento de infantería, 24 cañones de 87,6 mm, un regimiento de anticarros, un regimiento de antiaéreos y una compañía de ingenieros.

VII Brigada blindada: una compañía de infantería, 16 cañones de 87,6 mm, un destacamento de anticarros, un destacamento antiaéreo y una compañía de ingenieros.

XXII Brigada blindada: una compañía de infantería, ocho cañones de 87,6 mm, un destacamento de anticarros, un destacamento antiaéreo y una compañía de ingenieros.

Como se puede apreciar, la IV Brigada era mucho más potente que las otras dos. La punta de lanza de la 7.ª División estaba compuesta por el 7.º Grupo de apoyo, formado por dos batallones de infantería mecanizada, un regimiento de artillería con 36 cañones de 87,6 mm, una batería antiaérea y un destacamento de ingenieros.

Después de su reorganización, la 7.º División blindada, a la que se llamó los «ratas del desierto», contaba en total con 475 carros de combate, de los que 165 eran del tipo «Stuart» norteamericanos, y 310 del tipo «Crusader» ingleses.

La otra gran unidad que formaba el 8.º Ejército inglés era el XIII Cuerpo de Ejército, compuesto por la 2.ª División neozelandesa, la 4.ª División india y la I Brigada blindada, mandadas respectivamente por los generales Freyberg, Messervy y Watkins.

La guarnición de Tobruk estaba constituida por la 70.ª División de infantería al mando del general Mark Scobie, la brigada polaca del general Kopanski, y la XXXII Brigada blindada del general Willinson. Estas

fuerzas, cuya misión básica era la liberación del cerco, también estaban bajo el mando del general Cunningham.

Tanto la I como la XXXII Brigadas blindadas no debían realizar misiones tácticas independientes, sino que tenían que reforzar directamente a las unidades de infantería.

Como vemos, el Estado Mayor británico no se deja llevar del todo por la «moda» de utilizar las unidades blindadas de forma independiente. Sigue creyendo que la infantería necesita un carro de acompañamiento. La experiencia le daría la razón, y en estas brigadas blindadas de apoyo a la infantería se pueden ver a las precursoras de las brigadas acorazadas incluidas en las grandes unidades de infantería de la OTAN.

Cuando terminó la reorganización del 8.º Ejército, estas dos brigadas blindadas contaban con 260 carros de combate, de los tipos «Valentine» y «Matilda».

La reorganización de todas estas unidades se hizo posible gracias a la llegada a Egipto del siguiente material, que fue descargado hacia finales de octubre: 300 carros cruceros ingleses, 300 carros del tipo «Stuart», 170 carros de infantería, 34.000 camiones y vehículos, 600 cañones de campaña, 80 cañones pesados antiaéreos y 160 ligeros, 200 cañones anticarros y 900 morteros.

Desde el mes de octubre de 1941 empieza a producirse un creciente desequilibrio en la balanza de suministros de ambos contendientes. Este desequilibrio tendría sus altibajos, pero siempre sería favorable a los ingleses, alcanzando su apogeo en noviembre de 1942, con el desembarco norteamericano en el norte de Africa.

Hemos visto la potencia del recién creado 8.º Ejército. Veamos ahora cuáles eran sus debilidades:

Ninguno de los carros, ni ingleses ni norteamericanos, estaban armados con cañones de calibre superior a 37 mm.

Escasa dotación de cañones contracarro. Esto obligaría a la artillería de campaña a realizar fuego anticarro durante el transcurso de la batalla, descuidando así su misión específica y peculiar.

Cierta persistencia en la rigidez mental de los altos

mandos ingleses en cuanto a la utilización de las unidades blindadas.

En Libia se crea el Alto Mando de las fuerzas armadas del Africa Septentrional, dirigido por el general Héctor Bastico, siendo jefe y subjefe de su Estado Mayor los generales Gaston Gambara y Malaguti respectivamente.

Las tropas quedan encuadradas del siguiente modo: Cuerpo de Ejército de maniobra, al mando del general Gambara, compuesto por la 132.ª División acorazada «Ariete», al mando del general Balotta; la 101.ª División mecanizada «Trieste», al mando del general Piazzoni; y la 102.ª División motorizada «Trento», mandada por el general De Stefanis.

Las fuerzas expedicionarias alemanas, al mando del general Rommel, están compuestas por dos Cuerpos de Ejército: el Afrika Korps, al mando del general Cruewell, y el XXI Cuerpo de Ejército del general Navarrini. El Afrika Korps estaba formado por la 15.ª División acorazada del general Neumann-Silkow, la 21.ª División acorazada del general Von Ravenstein, la 90.ª División ligera del general Summermann, y la 15.ª División ligera «Savona» del general De Giorgis. El XXI Cuerpo de Ejército estaba constituido por la 25.ª División de infantería «Bologna», del general Gloria; la 27.ª División de infantería «Brescia», del general Zambon; la 17.ª División de infantería «Pavia», del general Franceschini; y diferentes elementos de la 60.ª División de infantería «Sabratha».

La 21.ª División acorazada era la antigua 5.ª División ligera que había sido reorganizada, cambiándosele también el nombre. Las dos divisiones acorazadas alemanas contaban cada una con un regimiento acorazado compuesto por dos batallones de cuatro compañías cada uno. En cada compañía había 21 carros. Además, contaban con un regimiento de infantería motorizada, de tres batallones; un regimiento de artillería; un batallón anticarro con 36 piezas; un batallón acorazado de reconocimiento, con 30 carros de combate; tropas de ingenieros y servicios auxiliares.

Cuando empezó la batalla, los alemanes tenían a su

disposición un total de 249 carros, de los que 50 eran del tipo «Mark IV», con un cañón de 75 mm. Otros 136 carros eran del tipo «Mark III», con un cañón de 50 mm. Estas unidades eran superiores a las inglesas, tanto en calidad como en potencia de motores, de fuego, y sobre todo de alcance. Los alemanes siempre impusieron a los ingleses la distancia en el combate.

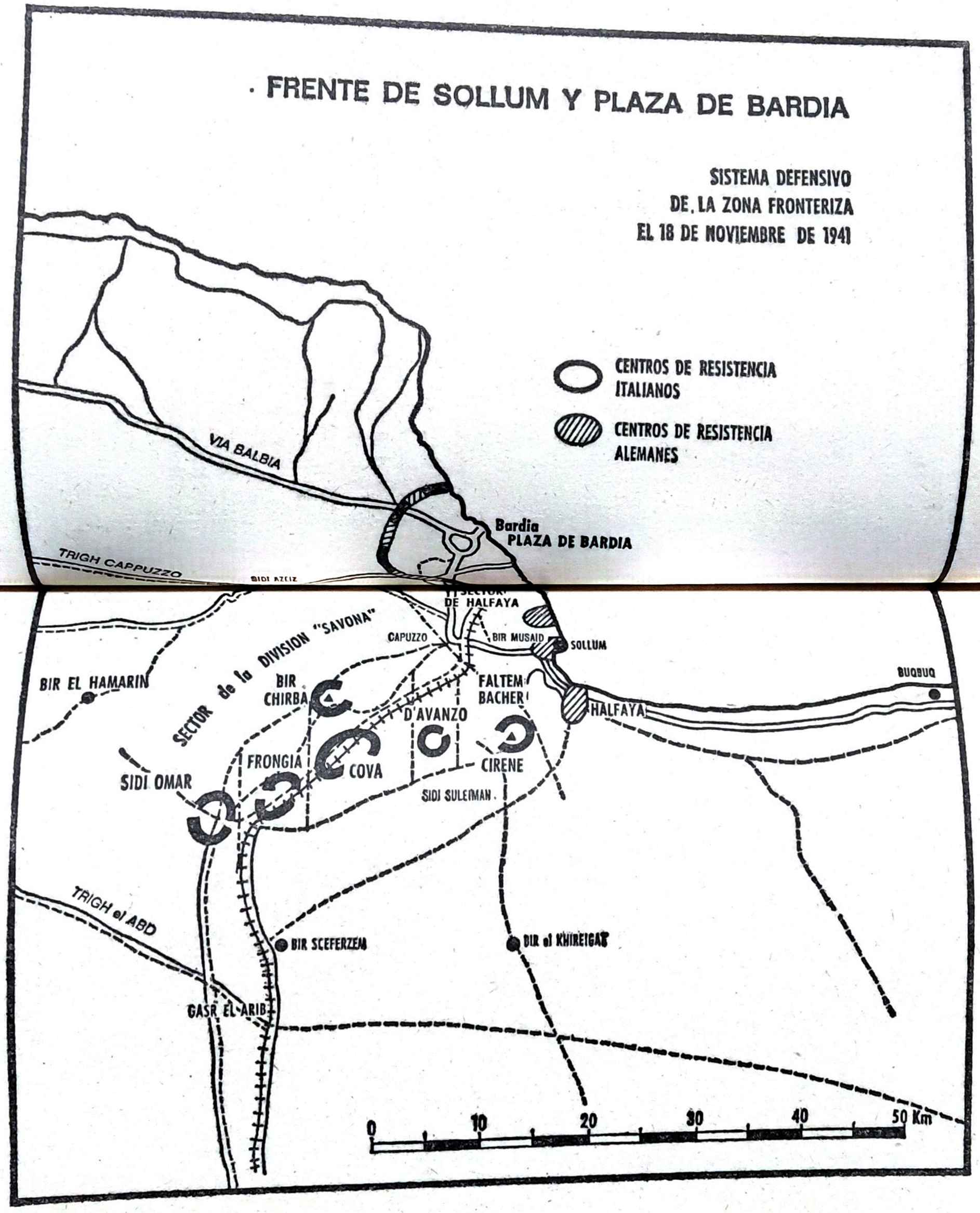
El día en que empezó la ofensiva inglesa, la 132.ª División acorazada «Ariete» tenía 137 carros medios del tipo «M», de 15 toneladas. Además, contaba con otros 52 carros ligeros del tipo «L», prácticamente ineficaces.

En el sector de Tobruk se constituyó el mando de artillería de sitio número 104 a las órdenes del general Boettcher, que llegó a concentrar una gran potencia de fuego con 9 obuses de 210 mm, 38 cañones de 150 mm, y 12 cañones de 105 mm. Esta agrupación de artillería tendría una importancia decisiva en la posterior batalla de Sidi Rezegh.

En el momento de iniciarse la batalla y totalizando las unidades blindadas de ambos contendientes, nos encontramos con que el Eje tenía 486 frente a 735 por parte de los ingleses, dejando aparte las diferencias técnicas ya apuntadas.

Ante el continuo hostigamiento de la zona comprendida entre El Agheila-Agedabia-Gialo-Marada, por parte de las patrullas del LRDG, el Alto Mando italiano pidió a Roma dos batallones de armas de acompañamiento y anticarros, un batallón de ametralladoras compuesto por cuatro compañías; cuatro compañías de cañones de 47/32, y dos de 20/35 con la adecuada motorización y para reforzar las guarniciones de Fezzan 193 vehículos Lancia tipo «3-RO», 15 tanquetas, 86 cañones anticarro de 47/32 y 18 de 20/35, 230 ametralladoras «Fiat 35», que no necesitaban refrigeración por agua, y aparatos de radio.

Los primeros planes ingleses empezaron a fraguarse a primeros de setiembre. La Operación Crusader comenzó a tomar forma cuando el general Cunningham


FRENTE DE SOLLUM Y PLAZA DE BARDIA
SISTEMA DEFENSIVO
DE LA ZONA FRONTERIZA
EL 18 DE NOVIEMBRE DE 1941
CENTROS DE RESISTENCIA ITALIANOS
CENTROS DE RESISTENCIA ALEMANES
VIA BALBIA
Bardia
PLAZA DE BARDIA
TRIGH CAPPUZZO
SIDI AZEIZ
SECTOR DE HALFAYA
SECTOR de la DIVISION "SAVONA"
CAPUZZO
BIR MUSAID
SOLLUM
BUQBUQ
BIR EL HAMARIN
BIR CHIRBA
FALTEM BACHER
HALFAYA
D'AVANZO
FRONGIA
COVA
CIRENE
SIDI OMAR
SIDI SULEIMAN
TRIGH el ABD
BIR SCEFERZEM
BIR el KHIREIGAT
GASR EL ARIB
0
10
20
30
40
50 Km

se hizo cargo del mando, colaborando con él el general Galloway.

Cunningham intentaba forzar al enemigo a aceptar una batalla de carros en un lugar escogido por él. Su objetivo era destruir la masa de maniobra del ejército enemigo, atacando luego a las estáticas tropas que cercaban Tobruk.

Para ello se dispuso que mientras el XIII Cuerpo de Ejército atacaba las posiciones de la línea Bardia-Sidi Omar, el XXX Cuerpo de Ejército rodearía la línea por el sur, penetrando hasta la zona de Gabr Saleh, para provocar allí la ansiada batalla de carros.

Las posiciones defensivas de la frontera estaban articuladas en tres sectores (véase mapa 10): el de la plaza de Bardia, el de Halfaya y el de Bir Chirba. La primera contaba con una guarnición mixta germano-italiana. El sector de Halfaya estaba controlado por los alemanes y se articulaba en los centros de resistencia de Sollum norte y Sollum sur, y el del paso de Halfaya, flanqueado por el de Faltem-Bacher. El sector de Bir Chirba, donde se encontraba el puesto de mando de la División «Savona» que lo guarnecía, se articulaba en los centros de resistencia de Sidi Omar, Frongia, Cova, D'Avanzo, Bir Chirba y Cirene.

Desde Sidi Omar a Gabr Saleh hay 45 kilómetros en línea recta. El XIII Cuerpo de Ejército inglés no se iba a encontrar ahora con posiciones estáticas y mal preparadas, como ocurrió durante la campaña de Graziani en la línea de Sollum. La fortificación se había realizado con mucho esmero, aplicando todas las experiencias adquiridas en la Operación Hacha de Guerra. Se elevó al máximo el empleo táctico, lográndose una colaboración íntima entre las fuerzas blindadas y la artillería antiaérea, en misión de anticarro, que había sido trasladada a primera línea y enmascarada para sorprender a los blindados enemigos cuando atacaran.

Esta brecha de 45 kilómetros entre Sidi Omar y Gabr Saleh ofrecía amplias posibilidades que podían constituir, hasta cierto punto, un arma de dos filos. Si la brecha era lo bastante ancha como ruta de penetración para el XXX Cuerpo de Ejército inglés, también era

ancha la distancia que separaba a los dos cuerpos de ejército ingleses. Por esta brecha también se podrían introducir los blindados enemigos, separando a los dos cuerpos de ejército atacantes. Por todo ello, el general Cunningham se reservó la IV Brigada blindada que, como ya hemos visto, era la más potente de la 7.ª División blindada. Pensaba utilizar esta unidad como flanco del XIII Cuerpo de Ejército. Si Rommel no atacaba por allí, siempre podría tomar parte en la batalla decisiva.

El 6 de octubre, Cunningham celebró una conferencia con sus subordinados, comunicándoles sus intenciones. El general Norrie dijo que la utilización de la IV Brigada como unidad de flanco supondría una inútil dispersión de medios. Si se pretendía atraer al enemigo hacia una batalla de carros decisiva, era necesario mantener concentrada a la 7.ª División blindada. Por otra parte, Norrie tampoco comprendía por qué se había tenido que escoger el morabito de Gabr Saleh como objetivo de los carros. Una vez llegados allí tendrían que esperar la reacción alemana y nada hacía pensar que los alemanes reaccionaran como se había previsto. Norrie propuso continuar el avance hasta Tobruk y atacar por retaguardia a las tropas italianas que cercaban la plaza, que eran las Divisiones de infantería «Brescia», «Pavia» y «Bologna». El avance hacia Tobruk sería, en su opinión, la única maniobra capaz de forzar a Rommel a entablar batalla.

Por su parte, el general Goodwin-Austen declaró que necesitaba tener su flanco izquierdo bien protegido. Aunque disponía de fuerzas anticarro y de artillería, creía que sólo las fuerzas blindadas podrían detener a los carros enemigos.

Ante estas propuestas tan contradictorias, Cunningham decidió retener a la IV Brigada blindada sólo hasta saber cuáles eran las intenciones de Rommel. Sin embargo, insistió en situar el grueso de sus blindados en Gabr Saleh, alegando que Rommel tendría que pasar por allí a la fuerza, cualquiera que fuese su movimiento.

Este plan es defectuoso, ya que deja al enemigo toda la iniciativa a partir del momento en que los ingleses

lleguen a la posición deseada. Se establece la necesidad de un encuentro decisivo con las fuerzas blindadas de Rommel como premisa indispensable para la liberación de Tobruk y, sin embargo, antes de que ese encuentro se produzca, las tropas blindadas inglesas se dividen y su reunificación dependerá de la iniciativa enemiga. De este modo existe el peligro de no tener tiempo para concentrarlas de nuevo. Finalmente, Cunningham insiste en escoger Gabr Saleh aludiendo que es un punto de paso obligado para Rommel, lo que no es cierto, porque el general inglés no tiene en cuenta las posibilidades maniobreras que ofrece el desierto, como tampoco piensa en la capacidad de reacción y en la rapidez de movimientos del enemigo.

Rommel seguía preparando su asalto a Tobruk; ya sabemos cuáles eran las tres divisiones italianas que mantenían el cerco. La División «Ariete» estaba en reserva, con la misión de impedir un posible ataque contra la retaguardia. La masa de maniobra de Rommel la constituían las divisiones motorizadas y acorazadas. Había previsto desarrollar su plan de ataque contra la plaza durante la segunda semana de noviembre. El reconocimiento aéreo de la zona inglesa no hacía suponer ningún movimiento de tropas inglesas.

El 15 de setiembre se celebró en Roma una reunión entre los generales Cavallero, Von Rintelen, Gambara y Gause. Durante la misma se acordó recomendar a Rommel el asalto contra Tobruk. En principio se decidió atacar en octubre, pero modificaciones posteriores trasladaron la fecha al 20 de noviembre.

A finales de setiembre los aviones de reconocimiento del Eje no habían notado aún ninguna actividad anormal enemiga al oeste de Marsa Matruh, aunque sí al este de dicha localidad. También se notaron crecientes movimientos de patrullas en las zonas de Maddalena y Giarabub, al mismo tiempo que se acusaba un sensible refuerzo de la aviación inglesa.

El servicio italiano de información también recibió

noticias de que los gaullistas preparaban una acción contra el sur de Libia, partiendo desde el Chad.

A mediados de setiembre Rommel encomendó a la 21.ª División blindada la ejecución de la Operación Sueño de una Noche de Verano. Consistía en un reconocimiento contra un supuesto grupo inglés situado cerca de la frontera, en la zona de Bir el Khireigat. En efecto, por esta zona estaba patrullando el grupo de apoyo de la 7.ª División blindada, mandado por el general de brigada Jock Campbell, que tenía órdenes de evitar el combate. Así lo hizo, retirándose ante la presencia alemana. La operación alemana fue un golpe en el vacío. Lo único que consiguió fueron numerosas averías en los carros de la 21.ª División acorazada, y dar la impresión a Rommel de que los ingleses todavía no estaban listos para atacar.

Al dimitir el primer ministro australiano Menzies, y ser sustituido por el señor Fadden, el partido laborista australiano inició una campaña política antibritánica, basándose en la utilización de los soldados australianos para las misiones más duras de la guerra en Egipto. El Gobierno exigió al general Auchinleck, que estaba en plena organización de sus planes, que relevara a los contingentes de tropas de la 9.ª División australiana que estaban defendiendo Tobruk. El Gobierno inglés, resuelto a no aumentar las tensiones, no opuso ninguna objeción. La evacuación se inició a mediados de setiembre. Los minadores rápidos ingleses *Latona* y *Abdiel*, acompañados por varios destructores, transportaron entre los días 15 al 22 un total de 6.300 soldados y 2.100 toneladas de material a la plaza sitiada, realizando para ello numerosos viajes nocturnos, y retirando de la posición a 6.000 soldados australianos. La operación se repitió entre el 12 y el 26 de octubre. En esta ocasión se transportaron 7.100 soldados más, así como diverso material, siendo retirados 7.900 soldados australianos. Durante la noche del día 26 el *Latona*, de 2.650 toneladas, fue destruido por «Stukas» del 2.º Grupo de bombardeo en picado mandado por el capitán Siegel.

Esta acción, en la que también fue averiado el destructor *Hero*, se llevó a cabo a la altura del puerto de Bardia.

El general Auchinleck quería presentar batalla con un mínimo de tres divisiones. Pero, a pesar de todo el material recibido, sólo contaba con una división. Una de las tres brigadas de la 7.ª División, la XXII, que debería haber llegado a Egipto entre el 13 y el 20 de setiembre, todavía estaba desembarcando sus efectivos el 14 de octubre. La 1.ª División sudafricana, mandada por el general Brink, que sería destinada al XXX Cuerpo de Ejército, era teóricamente motorizada y estaba de guarnición en Marsa Matruh. Pero como el día 15 todavía no había recibido todos sus camiones, Auchinleck se vio obligado a retrasar la ofensiva del 1.º al 15 de noviembre. Estas demoras provocaron el enojo de Churchill, que envió un telegrama a El Cairo diciendo que «no podía explicar al Parlamento y al país por qué nuestras tropas de Oriente Medio se pasan cuatro meses y medio sin atacar al enemigo». Quizá podría haberlo explicado diciendo que él y sus genialidades estratégicas tuvieron la culpa de que el 8.º Ejército no estuviera listo aún, por haber tenido que partir de cero.

La marina italiana continúa su agotadora misión de trasladar refuerzos a Libia durante los meses de setiembre y octubre. El 1.º de octubre la situación de suministros del ejército del Eje era la siguiente: víveres para 30 días, 10 módulos para armas de infantería, 14 módulos para artillería, reservas de carburantes para 55 días y un módulo de gasolina de aviación por aparato operativo.

Además, hay que considerar el volumen mensual de necesidades de las tropas del Eje que, incluyendo las tropas no directamente combatientes, tenían los siguientes efectivos: 200.000 soldados italianos, 35.000 obreros militarizados, 22.500 soldados libios con 104.000 familiares y más de 10.000 cuadrúpedos. El conjunto de las tropas alemanas, tanto de tierra como de aire, era

de unos 67.000 hombres, que consumían el dieciocho por ciento del volumen total de suministros que debían llegar a la colonia.

Entre el 16 y el 18 de setiembre se llevó a cabo una gran operación de transporte de tropas. Los transatlánticos *Vulcania, Oceania* y *Neptunia* zarparon de Tarento con dirección a Trípoli, siendo escoltados por los destructores *Da Recco, Da Noli, Pessagno, Usodimare* y *Ghiberti*. El día 17, el convoy fue descubierto por aviones de la RAF al este de Calabria. Los submarinos ingleses *Upright, Upholder* y *Unbeaten* se apostaron al noreste de Trípoli, mientras el *Ursula* se situó frente al puerto. El *Upholder*, mandado por el capitán de corbeta Wanklyn, hundió al *Neptunia*, de 19.500 toneladas, y al *Oceania*, del mismo tonelaje. De los 6.500 hombres que transportaban ambos buques pudieron ser salvados 6.116.

Los submarinos holandeses *O-21* y *O-24*, mandados respectivamente por los capitanes Van Dulm y De Booy, hundieron tres mercantes en el Mediterráneo occidental, entre los días 5 al 11, totalizando 11.000 toneladas. Por estas mismas fechas, el submarino inglés *Thunderbolt*, al mando del capitán de corbeta Crouch, localizó y atacó en el golfo de Sirte a un pequeño convoy compuesto por tres mercantes que iban escoltados por los torpederos *Centauro* y *Polluce*. El submarino hundió a los tres mercantes, con un total de 3.200 toneladas.

Entre los días 8 y 14 se realizó la Operación Status, de refuerzo de Malta. El *Ark Royal*, que ya era un veterano en este tipo de misión, escoltado por el crucero *Hermione* y seis destructores, lanzó desde el sur de las Baleares 14 aparatos «Hurricane». La operación se repitió pocos días después. En esta ocasión el *Ark Royal* fue acompañado por el *Furious*, siendo escoltados ambos por el *Nelson*. Se lanzaron 45 cazas más con destino a Malta, a pesar de la presencia en su ruta de una barrera de seis submarinos italianos.

Durante la noche del día 20 se llevó a cabo el primer ataque contra Gibraltar que consiguió resultados prác-

ticos. La 10.ª Flotilla Mas fue totalmente reorganizada después de las bajas sufridas tras su acción en La Valetta. El capitán Borghese se hizo cargo de todas las actividades submarinas, mientras el capitán de corbeta Todaro mandaba las actividades de superficie. Se inventaron nuevos ingenios y los efectivos quedaron reforzados con las embarcaciones *Cefalo, Sogliola* y *Constanza* y el submarino *Ambar,* mandado por el teniente de navío Arillo, para facilitar el transporte de los elementos de ataque. Se creó el grupo Gamma de nadadores de combate y se les dotó de cargas huecas adosadas al vacío, invento del teniente de navío Wolk, y de cargas adosadas con activación a hélice, invento de Ferraro.

El 10 de setiembre zarpó de La Spezia el submarino *Scire* al mando de Valerio Borghese. El día 16 pasó el estrecho de Gibraltar y al día siguiente descansó en el fondo de la bahía de Cádiz; durante la noche se acercó al *Fulgor* y recogió a los buceadores, que habían llegado a España por vía clandestina. El 19 por la noche penetró en la bahía de Algeciras hasta llegar a la desembocadura del Guadarranque. No tardan en escuchar explosiones de cargas submarinas inglesas que forman parte de un nuevo sistema de seguridad. En el puerto se encuentran un acorazado, un portaaviones, dos cruceros y 17 mercantes. A la una de la madrugada del día 20, el *Scire* suelta a los tres «SLC» que transportaba y parte hacia su base de La Spezia, a donde llegaría el día 25.

El primer «SLC», tripulado por Vesco y Zozzoli, tenía como objetivo al acorazado *Nelson,* pero al no poder salvar las obstrucciones inglesas, sus tripulantes decidieron atacar al petrolero *Fionia Shell,* de 2.444 toneladas, al que hundieron. Después, los tripulantes del «SLC» se internaron en España.

El segundo «SLC», tripulado por Catalano y Giannoni, también tenía el mismo objetivo inicial. Al encontrarse con las mismas dificultades que el anterior decidió atacar una de las motonaves ancladas en la rada, la *Durham,* de 10.900 toneladas, a la que hundió. Los

nadadores de combate italianos también se internaron en España.

El tercer «SLC», tripulado por Visinitini y Magno, tenía que atacar al portaaviones, pero tampoco pudo atravesar las redes protectoras. Entonces deciden atacar a un petrolero cargado, con la esperanza de provocar un incendio en el puerto. En efecto, toman como objetivo al *Deambydale,* de 15.900 toneladas. Sin embargo, el buque se hunde sin incendiarse. Los nadadores de combate también regresaron a España sin novedad.

Así pues, este primer éxito significó el hundimiento de 30.000 toneladas enemigas, llevado a cabo por sólo seis hombres y sin sufrir ninguna baja.

Entre los días 24 al 29 se llevó a cabo la Operación Alabarda, envío a Malta de un convoy de abastecimiento, cuyos barcos acababan de ser atacados por la 10.ª Flotilla Mas en el puerto de Gibraltar. El convoy estaba formado por nueve grandes transportes y escoltado por el *Nelson,* donde enarbolaba su insignia el vicealmirante Curteis, el *Rodney* y el *Ark Royal,* una escuadra de cruceros mandada por el contraalmirante Burrough, formada por los cruceros *Kenya, Edimburg, Sheffield, Euryalus* y *Hermione,* y 15 destructores.

La observación aérea italiana divisó el día 26 una parte del convoy al sur de las Baleares. Los submarinos italianos *Dandolo, Adua* y *Turchese* se situaron a la altura del cabo Ferrat; el *Axum,* el *Serpente,* el *Aradam* y el *Diaspro* tomaron posiciones al norte del cabo Buraroni; el *Squalo,* el *Bandiera* y el *Delfino* al norte del cabo Fer, y el *Narvalo* junto al cabo Bon. Varias lanchas torpederas fueron situadas a la altura de Pantelaria.

Ignorando la potencia de la escuadra inglesa, la flota del almirante Iachino zarpa el día 26 con los acorazados *Littorio* y *Vittorio Veneto,* los cruceros pesados *Trento, Trieste* y *Gorizia* y los ligeros *Abruzzi* y *Attendolo,* acompañados por catorce destructores. La flota italiana se dirige hacia el sureste de Cerdeña, para atacar desde allí bajo la protección aérea.

La falta de combustible impidió que zarparan otras unidades italianas, pues los suministros prometidos por los alemanes no eran entregados con puntualidad y en

cantidad suficiente. Las reservas italianas estaban totalmente agotadas. El reconocimiento aéreo italiano no comunicó más noticias durante el día 27, pero los aviones torpederos del Eje hicieron blanco sobre el acorazado *Nelson*, cuya velocidad quedó reducida a 15 nudos.

Las flotas inglesa e italiana se cruzaron sin verse, en una zona situada entre Cerdeña y el cabo Skerki. Al atardecer de aquel mismo día, ambas se retiraron a sus bases.

Los transportes aliados continuaron su camino, siendo escoltados por cinco cruceros y nueve destructores. Cuando el convoy llegó a la altura del cabo Bon los aviones torpederos consiguieron hundir al mercante *Imperial Star*, de 12.500 toneladas. Durante la noche del 28 fracasó un ataque realizado por las lanchas torpederas italianas. El día 30 los destructores ingleses *Gurkha* y *Legion* hundieron al submarino italiano *Adua*, en las costas de Argel.

El convoy consiguió llegar a Malta sin mayor novedad. Mientras tanto, cuatro mercantes de vacío habían zarpado de Malta sin escolta y conseguían llegar a Gibraltar sin novedad.

Entre el 4 y el 25 de octubre penetró en el Mediterráneo el grupo Goeben de submarinos alemanes, como consecuencia de los acuerdos de cooperación entre el Alto Mando alemán e italiano. Este grupo, que había zarpado el 16 de setiembre de sus bases en el Atlántico norte, estaba compuesto por los submarinos *U-371*, *U-559*, *U-97*, *U-331*, *U-75* y *U-79*.

Este nuevo factor va a desnivelar la situación naval, pues el arma submarina italiana, que hasta ahora se ha mostrado bastante ineficaz, va a recibir un refuerzo inestimable.

Este grupo de submarinos alemanes no tardó en iniciar sus operaciones de ataque. El *U-559*, mandado por el capitán de corbeta Heidmann, atacó a los convoyes nocturnos que transportaban suministros a Tobruk y hundió tres mercantes. El *U-331*, mandado por el capitán Tiesenhausen, hundió otros tres mercantes. El *U-75*, al

mando del capitán Ringelmann, hundió otros dos y averió a un destructor. El día 17, el *U-97*, al mando del capitán de corbeta Heilmann, hundía dos transportes más, con un total de 2.000 toneladas y el 23 a otro mercante. El *U-79*, al mando del capitán Kaufmann hundió otro barco el día 18, y tres días más tarde torpedeó al cañonero *Gnat*, que tuvo que refugiarse en Bardia, sin poder ser reparado. El *U-371*, al mando del capitán Driver fue atacado el día 20 por la aviación inglesa, que lanzó cargas de profundidad, averiándole.

Esta eficacia en la acción submarinista alemana, en comparación con la relativa falta de éxitos de los submarinos italianos, es debida al altísimo grado de instrucción y a la elevada técnica de los alemanes.

Los convoyes italianos con destino a Libia se refuerzan y nunca zarpan con menos de seis cazas de escolta cuando van cerca de las costas, o bien con cuatro «Ju-88» en alta mar. Como los cazas ingleses «Hurricane» no podían escoltar a los «Blenheim» a causa de su limitado radio de acción, los bombarderos estacionados en Malta no tardaron en sufrir elevadas pérdidas durante la realización de sus misiones básicas: el hundimiento de barcos enemigos. Entre agosto y setiembre llegaron a perder hasta seis tripulaciones por semana.

El teniente coronel Pepper, jefe de uno de los escuadrones de bombarderos «Blenheim», murió cuando su aparato sobrevolaba a baja altura un mercante enemigo, en el momento en que hacía explosión sobre él una bomba lanzada por otro bombardero.

Aunque los ingleses han hundido 12.000 toneladas menos que en el mes de agosto, la marina italiana suspende la navegación por el canal de Sicilia. Las destrucciones ocasionadas por los bombarderos han reducido la capacidad de descarga del puerto de Trípoli. Una buena parte de los muelles del puerto está ocupada por los cascos de buques hundidos; ya no quedan grúas y la descarga del material debe hacerse con las grúas de los propios barcos o bien mediante alguna grúa flotante.

A Malta llega un nuevo tipo de aparato, el «Beaufigh-

ter», que con un radio de acción de 370 millas permitirá a los ingleses aumentar sus incursiones hasta las costas de Cerdeña, hasta más allá de Nápoles y hasta el canal de Mesina, partiendo de sus bases en Malta.

Durante el mes de octubre, el tráfico mercante italiano es desviado por la ruta Mesina-Tarento-Corfú-Argostoli-Navarino-costa griega-Bengasi-Trípoli. Esta nueva ruta anula la acción de los aviones «Swordfish» y transcurre por el límite del radio de acción de los «Blenheim». La aviación inglesa de Malta reacciona con energía, y durante la segunda quincena de octubre ataca el puerto de Nápoles en cuatro ocasiones. Durante el ataque del día 21 se incendian los depósitos de petróleo, de los que se escapa una columna de humo que alcanza más de 4.000 metros de altura y es visible a más de 80 millas de distancia. Además, estos bombardeos destruyen gran cantidad de los grandes depósitos de material y equipos militares que se habían ido acumulando en el puerto napolitano como consecuencia de la limitada capacidad de descarga de Trípoli. En estas ocasiones, los ingleses utilizaron por primera vez en el Mediterráneo bombas de 4.000 libras.

A finales de octubre el mariscal del aire inglés Tedder ordenó al general Lloyd, jefe de las fuerzas aéreas estacionadas en Malta, que se preparara para cumplir su misión fundamental: no permitir la llegada a Libia de ningún barco de avituallamiento.

Durante el mes de setiembre se embarcaron en Italia 94.000 toneladas de suministros con destino a Libia, adonde sólo llegaron 67.400 toneladas, con una pérdida del veintiocho por ciento.

Entre el 6 y el 8 de octubre los aviones alemanes atacaron Suez y hundieron dos mercantes, con un total de 8.900 toneladas.

La 12.ª Flotilla de destructores, mandada por el capitán de navío Melodia, y formada por los destructores *Corazziere, Ascari, Carabiniere, Lanciere, Aviere* y *Camicia Nera,* colocó durante el 22 y el 23 de setiembre los campos de minas ofensivos M-6 y M-6 bis al sur de Malta. Entre el 12 y el 13 de octubre se había proyectado colocar un campo de minas defensivo en los accesos al

puerto de Bengasi, a cargo de tres cruceros y seis destructores. Sin embargo, esta operación se suspendió cuando el reconocimiento aéreo italiano avistó a la flota de Sommerville, que había zarpado hacia el Mediterráneo. En efecto, el *Ark Royal,* escoltado por el acorazado *Rodney,* el crucero *Hermione* y siete destructores, había zarpado el día 14 para lanzar hacia Malta a 13 aviones torpederos «Swordfish». Al mismo tiempo la Fuerza K, mandada por el capitán de navío Agnew, y formada por los cruceros *Aurora* y *Penelope* y los destructores *Lancey* y *Lively,* salió hacia Malta, adonde llegó el día 21. La vigilancia submarina italiana, compuesta por nueve submarinos, no avistó a los ingleses.

El submarino inglés *Perseus,* mandado por el capitán de corbeta Nicolay, hundió uno de los mercantes de un convoy que iba escoltado por los torpederos *Calliope* y *Pegaso.* El submarino inglés *Ursula,* al mando del capitán de corbeta Hezlet descubrió cerca de Lampedusa un convoy de cinco barcos escoltados por cinco destructores y un torpedero, logrando hundir a un mercante de 4.500 toneladas. El día 22 el *Urge,* al mando del capitán Tomkinson, falló un ataque, pero al día siguiente hundió a otro mercante de 6.000 toneladas, mientras que el *Truant* hundía a otros tres barcos en la ruta Petraso-Brindisi, con un total de 8.200 toneladas.

La RAF de Malta se iba reforzando cada vez más. A finales de octubre contaba con más de 200 aparatos: 80 «Hurricane» operativos, con otros 30 más sin poder actuar por falta de repuestos; 36 bombarderos «Blenheim» y 40 «Wellington»; 25 torpederos «Swordfish» y «Albacore» y unos 15 «Maryland».

Los esfuerzos de la marina italiana tropiezan cada vez con mayores dificultades: submarinos, aviación, la Fuerza K en Malta. Pronto se pagarían, y muy caras, las consecuencias de no haber ocupado Malta. Esta situación se agravaría como consecuencia de la falta de combustible para las unidades navales italianas. Según un informe enviado por el almirante Weichold, el enlace alemán con el Alto Mando naval italiano, la marina de guerra italiana había recibido hasta el 23 de octubre un total

de 200.000 toneladas de petróleo, o sea menos de la mitad de las 410.000 prometidas.

En esa misma fecha y contando las existencias de todos los depósitos italianos, sólo se disponía de algo más de 20.000 toneladas. El consumo medio era de unas 100.000 toneladas mensuales, por lo que la flota estaba condenada a la inmovilidad, al menos en cuanto a sus unidades mayores se refería. Hasta finales de 1941 sólo llegaron 150.361 toneladas, muy por debajo de lo estrictamente imprescindible.

En su mayor parte, las actividades navales desarrolladas en el océano Atlántico corren a cargo de los submarinos y los cruceros auxiliares alemanes. Los submarinos *U-111, U-108 y U-125* estuvieron actuando entre el 28 de agosto y el 24 de setiembre en la zona comprendida entre las Azores y el puerto de St. Paul. El *U-111* hundió un mercante el día 10 y otro el día 20, con un total de 14.200 toneladas. El día 24 este grupo de submarinos se concentró en la zona de cabo Verde y al oeste de Freetown, reuniéndose con otros dos submarinos alemanes. Uno de ellos, el *U-107*, al mando del capitán de corbeta Hessler, avistó un convoy inglés, el SL-87, que se dirigía hacia el Sur. El convoy estaba formado por once mercantes y la escolta estaba compuesta por las chalupas *Bideford* y *Gorleston*, la corbeta *Gardenia* y el aviso gaullista *Commandant Duboc*. El *U-68*, mandado por el capitán de corbeta Merten, atacó al atardecer del día 21, hundiendo un mercante de 5.300 toneladas, mientras que el *U-107* fallaba en sus dos intentos de ataque.

Al día siguiente ataca el *U-103*, al mando del capitán de corbeta Winter, hundiendo otros dos barcos con un total de 10.600 toneladas. Ante la continuidad de los ataques, el convoy se dividió en dos grupos. Durante el día 23 el *U-67* del capitán Müller-Stockheim hunde un mercante de 3.750 toneladas perteneciente al primer grupo, mientras que al día siguiente el *U-107* hunde otros tres mercantes del segundo grupo, con un total de 13.700 toneladas. En conjunto fueron hundidos siete mercantes, totalizando 33.300 toneladas.

Terminada la operación, los submarinos *U-103, U-107, U-66* y *U-125* se quedaron por la zona situada al oeste de Freetown, mientras el *U-108* se dirigía hacia cabo Verde y el *U-68* a la zona comprendida entre las islas de Ascensión y Santa Helena.

Durante la noche del 27 al 28 de setiembre el submarino *U-111*, que estaba suministrando municiones a los submarinos *U-67* y *U-68* en la bahía de Tafaral, fue atacado por un submarino inglés, pero los torpedos lanzados por éste hicieron explosión prematuramente. El *U-111* fue hundido el 4 de octubre, cuando se encontraba de regreso a su base, al entablar un combate de superficie con el mercante armado *Lady Shirley*, a la altura de Madeira

Por su parte, el *U-66*, mandado por el capitán de corbeta Zapp, hundió un petrolero de 7.000 toneladas. Las autoridades navales inglesas suspendieron temporalmente la navegación por la zona de Freetown después del intenso ataque realizado contra el convoy SL-87. Al no encontrar más presas, los submarinos *U-103, U-107, U-66* y *U-125* regresaron a sus bases hacia mediados de octubre.

Durante el mes de julio el corsario alemán *Orion* había estado a punto de caer en manos del crucero inglés *Cornwall*, el mismo que había hundido al *Pinguin*, y en las mismas aguas del océano Indico. Las máquinas del *Orion* seguían dando constantes pruebas de agotamiento, ya que sufrían numerosas averías. Por eso se decidió regresar a Alemania. El viaje se inició en compañía del petrolero *Ole Jacob*, pero como el crucero auxiliar iba mucho más lento, el petrolero quedó en libertad para continuar solo, llegando a Burdeos sin novedad. El *Orion* fue abastecido por el *Atlantis* para después proseguir su lenta marcha hacia el norte; el 29 de julio hundió al mercante inglés *Chauncer*, de 5.850 toneladas. A finales de agosto pudo llegar a duras penas al puerto de Burdeos, un año y medio después de su fecha de salida. Había hundido o apresado diez buques enemigos, con un total de 80.000 toneladas.

Una vez repostado el *Orion*, el *Atlantis* se trasladó al

océano Indico, llegando casi hasta el océano Glacial Antártico.

El *Kormoran* operó en el golfo de Bengala y en las costas de Sumatra y Java durante los meses de julio y agosto. Después volvió hacia las aguas africanas, hundiendo al mercante griego *Embericos*, de 4.000 toneladas, y finalmente se dirigió hacia Australia.

La acción de los corsarios alemanes en aguas africanas está declinando casi por completo. De la primera oleada de corsarios que zarparon entre mayo y setiembre de 1940 el *Pinguin* ha sido hundido, el *Orion*, el *Widder* y el *Thor* han regresado a la patria, y el *Komet*, el *Kormoran* y el *Atlantis* están actuando en el Pacífico.

La segunda oleada de corsarios, formada por el *Mitchel*, el *Stier* y la segunda salida del *Thor*, que lo hará en noviembre de 1941, no tendrá eficacia combativa contra el tráfico mercante aliado hasta el año 1942.

En cuanto a los aprovisionamientos del ejército de las potencias del Eje en Libia llegaron durante el mes de octubre 15.580 toneladas de material diverso con destino a las tropas alemanas, 55 cañones, 942 vehículos, 5.180 hombres del ejército de tierra y 2.640 de aviación. Del material embarcado se perdieron 7.536 toneladas por hundimiento, 18 cañones y 503 vehículos.

Tras la caída de Amba Alagi, la zona de Gondar fue donde las tropas italianas de Abisinia resistieron con mayor energía, a las órdenes del general Guillermo Nasi.

El sector, muy montañoso, estaba defendido por un cinturón de fortines debidamente reforzados, situados a una distancia de 50 a 80 kilómetros de Gondar. Estos fortines estaban ocupados por tropas de la policía colonial. Los más importantes eran: Uolchefit, en el camino de Asmara; Celgá Blagir, sobre la gran pista occidental; Tuall Dinguiá, en la pista noroccidental; y Sella Culqualber, en la pista que conducía a Debra Tabor.

En el mes de febrero ya se había evacuado a toda la población blanca de mujeres y niños hacia Asmara ante el continuo peligro que suponían las rapiñas de los indígenas en los mismos alrededores de la ciudad.

A mediados de julio, el jefe local indígena, Ras Aialén Burrú, se rebeló en Dabat y se pasó a los ingleses con todas sus tropas. Durante el mes de setiembre, los ingleses se apoderaron de la posición de Uolchefit. Sus defensores se tuvieron que retirar al paso de Ualag, a 25 kilómetros de Gondar. Los ataques ingleses continuaron durante el mes de octubre contra este paso de Ualag, al mismo tiempo que atacaban el fortín de Sella Culqualber. Este sector era el mejor defendido y su mando estaba a cargo del coronel Augusto Ugolini. Sus tropas estaban compuestas por el 240.º Batallón de milicias, el 67.º Batallón colonial y dos baterías de artillería de 65/17 y 77/28 con tres piezas cada una. Las operaciones inglesas en este sector de Abisinia culminarán durante el próximo mes de noviembre.

Hacia finales de octubre, Hitler nombró al mariscal del Aire, Kesselring, comandante en jefe del sector sur, poniendo bajo su mando a todas las tropas alemanas de tierra, mar y aire que operaban en la zona del Mediterráneo. Como consecuencia de esta orden, Rommel se encontró bajo el mando de Kesselring, como jefe del teatro de operaciones, y de Bastico, como jefe del sector donde operaban sus fuerzas.

18

Noviembre de 1941

Desavenencias italo-germanas. El segundo grupo de submarinos alemanes pasa por el estrecho de Gibraltar; hundimiento del *Ark Royal*. Los ingleses hunden el convoy Duisburg; sus consecuencias. El general Cunningham prepara su ataque. Las fuerzas en oposición. Operación Crusader. Un intento de eliminar a Rommel. Cunningham ataca. Desarrollo de la batalla. Auchinleck tiene que tomar el mando. Rommel se retira. El general Ritchie sucede al general Cunningham. Los ingleses se apoderan de Gondar, en Abisinia. Acciones del LRDG. La aviación de Malta coopera en la realización de la Operación Crusader. Se borran las desavenencias italo-germanas. La RAF de Egipto. Acontecimientos navales.

Durante la primera quincena del mes de noviembre se empieza a sentir una sensación de disgusto contra los alemanes, a causa del nombramiento del mariscal Kesselring. Los mandos italianos se sintieron invadidos por una mezcla de complejo de inferioridad, envidia y temor.

El día 5, zarpó de los puertos del oeste de Francia un grupo de submarinos alemanes, el *U-205*, el *U-81*, el *U-433* y el *U-565*, con destino al Mediterráneo. Este grupo, llamado Arnauld, pasó el estrecho de Gibraltar entre los días 11 y 16, entrando en operaciones más hacia el este. Los dos primeros, mandados por los capitanes de corbeta Reschke y Guggenberger respectivamente, se quedaron en el mar de Alborán, mientras que los otros dos se dirigían hacia la zona balear.

El día 10, la Fuerza H zarpó de Gibraltar a las órdenes del almirante Sommerville. En esta ocasión estaba compuesta por el acorazado *Malaya*, los portaaviones *Argus* y *Ark Royal*, el crucero *Hermione* y siete destructores. Su misión consistía en lanzar hacia Malta 37 cazas «Hurricane» y 7 bombarderos «Blenheim». Una vez cumplida su misión y cuando ya regresaban hacia Gibraltar, los buques de guerra ingleses fueron descubiertos por el submarino *U-81*. El capitán Guggenberger introdujo su nave entre la escolta de destructores y consiguió torpedear al *Ark Royal* el 13 de noviembre. Los ingleses trataron de salvar el barco, pero después de doce largas horas de esfuerzos infructuosos la nave se hundía a 25 kilómetros de Gibraltar, cerca de Fuengirola. Sólo pereció un marinero; la tripulación, compuesta por 1.600 hombres, pudo ser salvada en su totalidad. El último en abandonar el buque fue su comandante, el capitán de navío L. E. H. Maud. Así terminó sus hazañas el más célebre de los portaaviones ingleses y así fue de espectacular la entrada del grupo Arnauld en el Mediterráneo.

Pocos días antes, el 7, había zarpado de Nápoles un convoy compuesto por siete transportes con destino a Trípoli. El convoy estaba integrado por el mercante *Duisburg*, del que tomó el nombre, de 7.400 toneladas; el *San Marco*, de 3.200 toneladas; el *Maria*, de 6.400; el *Sagita*, de 5.200; el *Rina Corrado*, de 5.200; el *Minatitlan*, de 7.600 toneladas, y el petrolero *Conte di Misurata*, de 5.000 toneladas. El convoy iba escoltado por siete destructores y contaba con la protección inmediata de la 3.ª División de cruceros, formada por el *Trieste*, el *Trento* y otros cuatro destructores.

El convoy fue descubierto por los bombarderos «Maryland» del teniente coronel Dowland cuando se dirigía de Nápoles hacia Mesina. Dowland dio la alarma a las naves de guerra de la Fuerza K. El convoy fue atacado a la una de la madrugada del día 9 por los cruceros *Aurora* y *Penelope*, a las órdenes del capitán de navío

Agnew, y por los destructores *Lance* y *Lively*, todos ellos dotados de radar.

Los navíos ingleses acorralaron al convoy y comenzaron un fuego fulminante que sólo duró siete minutos, pero que fue suficiente para hundir los siete mercantes.

Los destructores italianos *Euro*, *Fulmine* y *Grecale*, que navegaban a estribor del convoy, intentaron realizar un contraataque durante el transcurso del cual fue hundido el *Fulmine* y averiado el *Grecale*. Este último tuvo que ser remolcado por el destructor *Oriani*, primero hasta Crotona y después hasta Tarento, donde estuvo en reparaciones hasta marzo de 1942. El *Maestrale* se encargó de recoger a los náufragos.

La 3.ª División de cruceros no pudo localizar a los ingleses, que se retiraron amparados por la noche. Es de destacar que durante el ataque, la artillería naval inglesa, dirigida por radar, despreció a las unidades de escolta, disparando sobre todo contra los mercantes. A la mañana siguiente, el *Libeccio*, que se dedicaba a recoger náufragos, fue torpedeado por el submarino inglés *Upholder*. El buque perdió toda la popa, hundiéndose poco después. Esta fue la primera vez en que un convoy del Eje resultó hundido en su totalidad. El gran vencedor era el radar. La Fuerza K había ganado en el mar una gran batalla para el 8.º Ejército inglés. Por otra parte, la fortaleza de Malta pagaba sus rentas con creces.

El hundimiento del convoy Duisburg produjo en Italia un gran asombro e indignación, sobre todo a Mussolini. El reconocimiento aéreo demostró que los dos cruceros y los dos destructores de la Fuerza K continuaban en Malta, por lo que no se confirmó la supuesta afirmación de que uno de los cruceros había sido hundido.

Ciano comenta el acontecimiento con una frase muy graciosa, si no fuera trágica, escrita en su *Diario* con fecha 10 de noviembre de 1941. Dice así: «A pesar de todo, en el comunicado se anuncia que uno de los cruceros ha sido hundido. Pricolo (jefe de la Aviación) así lo sostiene y aduce, como argumento, el hecho de que uno de los barcos está fondeado junto al dique seco. Esto equivale a decir que un hombre está un poco muerto porque se ha ido a vivir cerca del cementerio».

En lugar de buscar remedio a un hecho tan desagradable y de tan graves consecuencias, se buscó a un responsable, y como no se podía condenar al hombre que había llevado al país hacia un callejón sin salida, se encontró la cabeza de turco en el almirante que mandaba los cruceros italianos, Brivonesi, a quien «lógicamente» se le declaró no apto para mandar unidades navales, sin tener en cuenta que aquellas unidades no disponían de radar. Brivonesi se había dirigido hacia Malta en cuanto estallaron los incendios en los mercantes. Con ello pretendía cortar el camino a los ingleses. Al no encontrarlos, debido a la oscuridad, regresó a su base. ¿Qué puede hacer una escuadra ciega contra otra que «ve» en la oscuridad?

Ya conocemos los planes elaborados por Cunningham para el desarrollo de su ataque. También conocemos las objeciones que le plantearon sus jefes de cuerpo. El 8 de noviembre, éstos dieron sus propias instrucciones a sus divisiones y al día siguiente la 7.ª División blindada realizó un ensayo sobre el plano, en presencia de Cunningham y Norrie. Este último, que aún no estaba convencido del todo, volvió a argumentar que el plan inglés era demasiado complicado y rígido. Seguía sin comprender por qué los alemanes no tendrían más remedio que pasar por Gabr Saleh, según había previsto Cunningham. En su opinión, era preferible continuar al menos hasta Sidi Rezegh, punto clave del cerco de Tobruk. Consiguió sembrar dudas en la mente de Cunningham, pero éste replicó que ya era demasiado tarde para transformar un plan que había costado organizar un mes y medio. Cunningham decidió que sería mejor acompañar a Norrie durante los primeros momentos, hasta saber las intenciones de Rommel. Sin embargo, continuaba manteniéndose el defecto original: dejar la iniciativa al enemigo.

Para preparar la batalla se habían realizado grandes trabajos logísticos. Se llegaron a transportar hasta 180.000 galones diarios de gasolina, creándose depósitos de carburantes ocultos en determinados lugares del desierto.

El ferrocarril de Alejandría a Marsa Matruh fue alargado en unos 80 kilómetros más hacia el Oeste. Se construyó una tubería de suministro de agua a lo largo de la vía férrea; esta tubería tenía 250 kilómetros de longitud y contaba con 9 grandes depósitos y otras tantas estaciones de bombeo; la estación de Fuka fue destruida el día 11 de octubre por un bombardeo aéreo alemán, lo que obligó a reconstruir casi toda la instalación. Además, se transportaron 25.000 toneladas de suministros de todas clases a la retaguardia de la línea de partida. Por otra parte, se extremó el enmascaramiento de todos los vehículos estacionados en esta línea.

La flota de Alejandría organizó una Fuerza B formada por cinco cruceros, cuya misión consistía en apoyar constantemente el flanco marítimo de las tropas del 8.º Ejército, así como apoyar en caso necesario a la Fuerza K de Malta.

A pesar de los temores del Alto Mando, el ejército inglés rebosaba optimismo, pues hasta entonces nunca había tenido tanto material a su disposición. No obstante, los verdaderos expertos sabían que este material no era lo bastante bueno para el desierto y en consecuencia seguían temiendo la superioridad alemana en calidad de armamento. Auchinleck era moderadamente optimista.

Las fuerzas del Eje contaban con unos 400 carros. Esta cifra es aproximada porque las fuentes de información son contradictorias. Mientras el *Official History* dice que eran 381 carros, de los que 235 eran alemanes (70 del tipo «M-II», 130 de la clase «M-III», y 35 del modelo «M-IV») y 146 italianos del tipo «M», Bayerlain afirma que había 260 alemanes (15 del modelo «M-I», 40 del tipo «M-II», 150 de la clase «M-III» y 55 del modelo «M-IV») y 154 italianos, lo que daría un total de 414.

En las líneas inglesas, el XXX Cuerpo de Ejército contaba con 477 carros (304 cruceros y 173 «Stuart») y el XIII Cuerpo de Ejército con 260. Por lo tanto había en primera línea 737 más otros 250 en reserva.

La aviación inglesa también detentaba la superioridad local sobre la del Eje, aunque en el teatro de operaciones del Mediterráneo los efectivos aéreos del Eje estaban

en superioridad numérica. La Western Desert Air Force, a las órdenes del vicemariscal Coningham, había conseguido crear una buena organización con un alto grado de efectividad, tanto en operaciones como en materia de reparaciones y mantenimiento. Su misión principal consistía en apoyar al ejército de tierra, además de atacar las líneas enemigas de suministros, cooperando con la aviación de Malta. Durante la primera semana de noviembre se lanzaron más de 200 toneladas de bombas sobre Bengasi y el puerto de Derna fue atacado todos los días entre el 4 y el 13 de noviembre.

En Tobruk, las tropas inglesas habían reforzado continuamente las líneas de fortificación y los suministros llegaban con regularidad gracias al dominio casi total del mar. Esto les permitía establecer un turno de permisos, que las tropas disfrutaban en Alejandría o El Cairo.

Rommel ordenó realizar la Operación Michael, que consistía en rectificar ciertas zonas de vanguardia y en relevar algunas de las unidades que deberían tomar parte en el asalto por otras cuya misión consistía en distraer al enemigo. El general Gambara propuso llevar a cabo un desembarco en el puerto al mismo tiempo que se asaltaba la línea exterior. El día 13, en su puesto de mando de Bir el Gobi, Gambara daba las directrices del asalto a los comandantes de las Divisiones «Ariete» y «Trieste». El día 14, el general De Giorgis, comandante de la División «Savona», informó a sus superiores que consideraba inminente un ataque inglés contra sus tropas, que defendían los puestos de la línea de Sidi Omar. Muchos eran los síntomas que hacían pensarlo así, pero los jefes alemanes no compartieron esta opinión, por considerarla una consecuencia del «excesivo nerviosismo latino». Rommel afirmaba que el ejército inglés necesitaría por lo menos dos días para desplazarse desde las líneas de Marsa Matruh hasta la frontera.

El día 18 el Alto Mando del Eje ordenó que se atacara cuanto antes la plaza fortificada de Tobruk. Esta orden no pudo ser cumplida ante el comienzo del ataque del 8.º Ejército inglés. Había empezado la Operación Crusader.

El día 14, los submarinos ingleses *Talisman* y *Torbay* desembarcaron en las cercanías de Beda Littoria un comando a las órdenes del comandante Keyes. Como fase previa a la Operación Crusader, los ingleses habían estudiado la posibilidad de eliminar a Rommel, pero un error de información provocó el fracaso del intento. Ni el lugar atacado era el puesto de mando de Rommel, ni éste se encontraba en su verdadero puesto de mando, pues al ser el día 15 su cumpleaños, se había trasladado a Roma para pasar la fiesta con su esposa y no regresó a Libia hasta el 17 por la noche.

Durante toda la tarde y noche del día 17 cayó sobre Cirenaica una lluvia torrencial que interrumpió casi todas las comunicaciones del Eje e impidió que la aviación de reconocimiento alemana despegara de los campos, convertidos en lodazales. El 33.º Grupo de reconocimiento pareció quedarse pegado al suelo y por eso no pudo advertir los primeros movimientos ingleses que comenzaron el día 18 a las seis de la mañana.

Se iban a enfrentar un ejército con pocas reservas, obsesionado en preparar el asalto contra Tobruk, y un gran ejército mandado por un jefe sin experiencia.

La batalla iba a durar hasta el 7 de diciembre y la retirada del Eje quedaría consolidada el 17 de enero de 1942.

Para mayor comprensión de los hechos, que en determinados momentos alcanzaron una confusión casi total, vamos a seguir el desarrollo de los mismos paso a paso y día por día, porque, además, ésta es la primera gran batalla librada en Africa.

Según lo acordado, el general Cunningham se trasladó al puesto de mando del general Norrie, situado en Alam Abou Ngeira a 45 kilómetros al este de la frontera. La suerte protegía a los ingleses pues su larga marcha de aproximación al frente no habría sido posible sin aquella lluvia providencial que no afectó a sus campos de aviación. De este modo se lograría la sorpresa táctica

A mediodía, las columnas inglesas hicieron un alto para repostar en los depósitos previamente preparados en el desierto. Una vez reanudado el avance, no tardaron en entrar en contacto con las primeras avanzadillas

de las posiciones alemanas e italianas, junto a la frontera. Desde estos puestos de vanguardia empezaron a enviarse informes a sus superiores sobre los contactos establecidos con el enemigo, informando que numerosos destacamentos entraban por el sur de Sidi Omar. Estos informes fueron confirmados por las tropas de vanguardia de la División «Ariete», situada en Bir el Gobi. Al atardecer, las Brigadas inglesas IV y VII, pertenecientes a la 7.ª División blindada, informaban que habían alcanzado los objetivos previstos en Gabr Saleh, sobre la pista de Trigh el Abd. La XXII Brigada había llegado a Got Belchonfus, a 35 kilómetros al sureste de Bir el Gobi, aunque su avance había sido más lento a causa del retraso con que llegaban los suministros de carburantes.

Para Cunningham empezaban a terminar las inquietas horas de toda la mañana y la tarde del día 18, esas horas tan largas que transcurren entre el momento en que se ordena el avance y aquel en que empiezan a llegar los primeros informes.

Rommel disponía de noticias sobre el avance inglés gracias a varios prisioneros capturados el día 17 en Sidi Suleiman. Sin embargo, no creyó en él y supuso que sólo se trataría de un reconocimiento en fuerza. Por ello no suspendió su proyectado ataque contra Tobruk. Confiaba en la capacidad de resistencia de las tropas situadas junto a la frontera, aunque en aquella zona se indicaba una actividad enemiga cada vez más intensa.

Durante la noche de aquel mismo día el general Gambara ordenó a las Divisiones «Ariete» y «Trieste» que mantuvieran en sus manos toda la zona de Bir el Gobi, así como el espacio situado entre ambas unidades. Al mismo tiempo, Gambara insistió en su opinión de que el ataque inglés era algo más serio que un simple reconocimiento en fuerza. La División «Ariete» retiró las patrullas que se habían adelantado hacia el Sur, en el Cuasc. La División «Savona» informó que las tropas que atacaban en la línea de Sidi Omar pertenecían a la 4.ª División india y que se notaban fuertes movimientos de tropas en la zona de Gabr Saleh, sobre la pista de Trigh el Abd.

Los ingleses habían cumplido sus planes: llegar a Gabr Saleh. Además, la sorpresa había sido total, tanto en el tiempo como en el espacio. Ahora tenían que esperar la reacción de Rommel para decidir qué hacían con la potente IV Brigada blindada, que, en principio, se mantenía como ala de flanqueo del XIII Cuerpo de Ejército del general Godwin-Austen. Durante el día 19 no se produjo ninguna reacción, pero Cunningham no se decidió a devolverle a Norrie su IV Brigada blindada, que permaneció en Gabr Saleh. Después se decidió llevar a cabo un ataque en dirección a Tobruk que sería realizado por la 7.ª División blindada, aunque sin la participación de la potente IV Brigada.

Al igual que ocurrió en otras grandes batallas en las que una pequeña acción local sin importancia aparente absorbe de pronto una gran cantidad de fuerzas, los elementos blindados ingleses quedaron dispersados en la zona de Bir el Gobi y este hecho haría fracasar todos los planes de Cunningham.

Un destacamento acorazado perteneciente a una compañía de carros medios de la División «Ariete» tuvo un encuentro en la zona de Got el Dlena, al sur de Bir el Gobi, con una avanzadilla de la XXII Brigada blindada. Los italianos se retiraron, siendo perseguidos por los ingleses que ocupaban el ala izquierda del despliegue. La División «Ariete», perfectamente atrincherada y disponiendo de una excelente cobertura artillera, de contracarros y de antiaéreos, estaba a las órdenes del general Balotta, y contaba con 134 carros medios de 14 toneladas, armados con cañones de 47 mm.

Hacia el mediodía del 19 el 2.º Regimiento de húsares de Gloucester, mandado por el teniente coronel Birley, y poco después el 4.º Regimiento Yeomenry de Londres, mandado por el teniente coronel Carr, se lanzaron con gran fiereza sobre los italianos, disponiendo sólo del apoyo de una batería de artillería de campaña. Dos horas más tarde también entraba en línea, a la derecha, el 3.er Regimiento Yeomenry de Londres, mandado por el teniente coronel Jago. De este modo, la XXII Brigada quedó empeñada en una acción contra un objetivo secundario, cuando su verdadera misión consistía en atacar, junto con el resto de la 7.ª División blindada, hacia Sidi Rezegh, para intentar romper el cerco de Tobruk. Sin embargo, el general Gott creyó que la XXII Brigada no tendría grandes dificultades en destruir una división acorazada italiana. No ocurrió así. Al atacar los carros de forma aislada o alocadamente, sin contar con un buen apoyo de la infantería y, sobre todo, de la artillería, fueron rechazados con cierta facilidad, perdiéndose 52 carros de combate y sufriendo numerosas bajas, entre las que se encontraba el teniente coronel Birley.

Mientras tanto, la restante VII Brigada, perteneciente a la 7.ª División blindada, atacaba hacia Sidi Rezegh, un morabito situado en la escarpadura que domina por el Sur la pista de Trigh Capuzzo, justo frente a Sidi Doud, punto clave de la defensa de Tobruk por el Este. En Sidi Rezegh había un campo de aviación que fue ocupado por el 6.º Regimiento blindado, del teniente coronel Lister, que hizo ochenta prisioneros y capturó 19 aparatos de caza italianos.

El general alemán Cruewell, que ya se había convencido de que «aquello» iba en serio, había conseguido autorización de Rommel para formar un grupo acorazado. Este quedó constituido por 120 carros de combate y un fuerte destacamento de artillería antiaérea. El grupo fue puesto al mando del coronel Stephan y lanzado contra la potente IV Brigada blindada, que se había quedado en Gabr Saleh. El 3.er Regimiento blindado y el 8.º Regimiento de húsares resistieron el ataque alemán. Sin embargo, los alemanes dispararon desde distancias situadas fuera del alcance de las piezas de los blindados ingleses, destruyendo más de 20 carros. Este combate se prolongó durante la noche del día 19 y la mañana del 20.

Otras tropas blindadas inglesas rodearon Sidi Omar y se adelantaron hasta Sidi Azeiz, donde entablaron combate con los blindados de la 21.ª División acorazada.

Este planteamiento y desarrollo de la batalla, totalmente defectuoso por parte de los ingleses, quedó compensado en parte por la superioridad casi absoluta de la aviación británica, que fue la que desde un principio causó las mayores bajas entre italianos y alemanes.

Durante la noche del 19 al 20 y una vez aclarada la situación, Rommel ordenó que las Divisiones acorazadas 15.ª y 21.ª atacaran a las tropas inglesas que operaban al oeste de Sidi Omar, mientras la 90.ª División ligera y la División «Pavia» se situaban entre El Adem y Sidi Rezegh, haciendo frente al avance británico procedente del Sur y atacando a las tropas de la 7.ª División blindada. El XXI Cuerpo de Ejército del general Navarrini debía impedir cualquier intento de romper el cerco por parte de las tropas encerradas en Tobruk, mientras que Gambara tenía que mantener a toda costa los pozos de Bir el Gobi y de Bir Hacheim, con las Divisiones «Ariete» y «Trieste».

Las órdenes dadas por Norrie a la 7.ª División blindada para el día 20 reflejan la incertidumbre británica ante la situación: el 7.º Grupo de apoyo tenía que unirse a la VII Brigada en Sidi Rezegh; la potente IV Brigada debería seguir sosteniendo el flanco izquierdo del XIII Cuerpo de Ejército entre Gabr Saleh y Sidi Omar; la XXII Brigada también tenía que unirse a la VII Brigada en Sidi Rezegh, tras haber terminado su acción en Bir el Gobi. Como vemos, las tres brigadas continúan separadas por el momento y sólo se las permite unirse una vez hayan solucionado los combates parciales en que se han empeñado. El enemigo podía aprovechar ahora la situación para destruirlas por separado.

Durante la noche del 19 al 20 se produjo un fallo en el sistema inglés de transmisiones, por lo que Cunningham decidió abandonar el puesto de mando del general Norrie y regresar al suyo de Maddalena, dejando en su lugar al general Galloway, su jefe de Estado Mayor.

El general Cruewell continuó su ataque contra la IV Brigada inglesa, mientras varios destacamentos motorizados intentaban «aclarar» el despliegue enemigo de fuerzas. La acción alemana contra la IV Brigada se sostuvo durante toda la mañana del día 20.

Cunningham ordenó que la XXII Brigada blindada se uniera a la IV en Gabr Saleh, en lugar de unirse con la VII. ¡Por fin iba a poder dar su tan ansiada batalla de carros! Pero ¿acaso no era un poco tarde para esto? Ante la potencia del ataque alemán contra la IV Brigada, el general Godwin-Austen, jefe del XIII Cuerpo de Ejército, propuso a Cunningham que su 2.ª División neozelandesa y su I Brigada blindada ayudaran a las fuerzas de Norrie. Sin embargo, Cunningham rechazó la propuesta, dando una triste muestra de rigidez mental. Como quiera que la XXII Brigada había sido tan castigada por la División «Ariete», se retrasó su ayuda a la IV Brigada blindada, por lo que el general Gatehouse no tuvo más remedio que retirarse.

Mientras tanto, la VII Brigada blindada se fortificaba en el campo de aviación de Sidi Rezegh y tanteaba la posibilidad de descender por el escarpado y atravesar el Trigh Capuzzo para llegar hasta las líneas que cercaban Tobruk. Sin embargo, estos intentos fueron detenidos por tropas de la 90.ª División alemana y de la División «Bologna».

En los confines interiores del desierto varias columnas del LRDG procedentes de los oasis de Siwa y Giarabub se infiltraban por el Uad Mra hacia el golfo de Sirte. Ante la amenaza de estas patrullas, se trasladó a Barce un batallón motorizado italiano y otro de carabineros paracaidistas.

Durante la tarde del día 20, los aviones alemanes de reconocimiento señalaron la presencia de dos columnas motorizadas integradas por unos 500 vehículos que circulaban por la pista de Maddalena a El Cuasc, dirigiéndose hacia la XXII y la IV Brigadas que se habían retirado hacia el sur de Gabr Saleh. Se estimó que deberían pertenecer a la 1.ª División sudafricana. Por este movimiento se dedujo que fuertes contingentes enemigos se estaban concentrando en la zona de Bir el Hamarin, a 16 kilómetros de Sidi Omar y al suroeste de Gabr Saleh. Para controlar este núcleo en formación, la 21.ª División acorazada se adelantó al anochecer del día 20 unos 10 kilómetros al este de Gabr Saleh, mientras la 15.ª División permanecía en la zona de Bir Uaar.

La noche del 20 al 21 transcurrió en una calma casi total. Por la madrugada, la División «Ariete» capturó cerca de Bir el Gobi a una columna inglesa de aprovisionamiento compuesta por 160 vehículos, haciendo más de 200 prisioneros. Esta columna se dirigía al encuentro

de la XXII Brigada, y cayó en poder de los italianos al desconocer el movimiento realizado por ésta durante la tarde del día anterior.

En cuanto amaneció, la VII Brigada inglesa atacó en Sidi Rezegh, en un nuevo intento de abrirse paso hacia Tobruk, en espera de la llegada del grueso de las fuerzas de Cunningham. Al mismo tiempo, la guarnición de Tobruk atacaba por la misma zona contra las posiciones de la División «Bologna». Los combates duraron todo el día 21. Los ingleses se apoderaron de algunas posiciones italianas, pero no consiguieron romper el cerco. No obstante, la situación era algo confusa al llegar la noche de aquel mismo día.

En el frente de Sollum no se produjeron combates durante la mañana del 21, pero más al suroeste, en el sector comprendido entre Bir el Gobi y Sidi Omar, las fuerzas mandadas por el general Cruewell cambiaron de dirección, dirigiéndose hacia el Oeste.

Norrie comunicó esta noticia a Cunningham y éste, convencido de que los alemanes se retiraban hacia Bengasi, informó a Godwin-Austen para que los neozelandeses de Freyberg avanzaran a lo largo de Trigh Capuzzo. También comunicó la noticia a Messervy, ordenándole que la 4.ª División india del general Tucker atacara las fortificaciones de la línea de Sidi Omar. A excepción de la VII Brigada blindada, que continuaba en Sidi Rezegh, todo el 8.º Ejército inglés se dispuso a perseguir a los alemanes.

En El Cairo, el servicio de información comunicó a los corresponsales de prensa el principio de lo que se creía una «victoria». En el boletín de noticias de las 9 de la noche, la BBC comunicaba al mundo entero la derrota de Rommel.

Pero la verdad era muy diferente. Los alemanes no se retiraban, sino que ante el peligro de ruptura del cerco de Tobruk se disponían a realizar un contraataque en Sidi Rezegh. Los ingleses consiguieron rechazar un ataque inicial realizado por la 90.ª División ligera al mando del general Sümmermann. Sin embargo, las fuerzas del general Cruewell cayeron sobre la VII Brigada inglesa como un alud de fuego. El 6.º Regimiento blin-

dado sufrió numerosas bajas, entre las que se contaba su coronel, y sus efectivos quedaron reducidos a sólo doce carros. Los actos de heroismo de las tropas inglesas se sucedieron casi sin interrupción, sobre todo entre las dotaciones de las piezas de artillería de campaña. El 2.º Regimiento blindado y el 7.º de húsares, así como el grupo de apoyo, resistieron mejor la embestida, ya que no fueron sorprendidos por la violencia del ataque, como le había ocurrido al 6.º Regimiento.

En estos momentos y para tener una idea más clara de lo complicada que estaba resultando esta batalla, ocurría lo siguiente de Norte a Sur y sobre una línea imaginaria trazada desde Tobruk hasta Gabr Saleh:

1. En Tobruk, las tropas del general Scobie, trataban de romper el cerco desde el interior.
2. Alrededor de la plaza había una línea de tropas italo-germanas que combatían hacia el Norte.
3. Rodeando esta línea había otra, también de tropas italo-germanas, que combatían hacia el Sur, contra una parte de la VII Brigada blindada.
4. El resto de la VII Brigada blindada, junto con el 7.º Grupo de apoyo combatía a su vez hacia el Sur contra las tropas del general Cruewell.
5. Por su parte, las tropas del general Cruewell atacaban hacia el Norte, contra la VII Brigada blindada.
6. Estas tropas eran perseguidas a su vez por la XXII y la IV Brigadas blindadas, que se acercaban desde la zona de Gabr Saleh.

O sea que nos encontramos con un núcleo inglés (Tobruk) rodeado por una línea del Eje (cerco). A continuación sigue otra línea del Eje, que rodea por un flanco a un núcleo inglés (VII Brigada blindada). El otro flanco de esta bolsa es atacado por las tropas de Cruewell, que a su vez son perseguidas por los ingleses (XXII y IV Brigadas).

La 4.ª División india inició su ataque en el frente Sollum-Sidi Omar. Mientras tanto, la aviación del Eje localizó y atacó las columnas del LRDG, a unos 100 kilómetros al sureste de Agedabia.

Durante la noche del 21 al 22 los centros de resistencia defendidos por la División «Savona» fueron atacados

con gran brío por la 4.ª División india, reforzada con la I Brigada blindada. El centro de resistencia de Frongia cayó en poder de los ingleses aunque éstos fracasaron en sus ataques contra los centros de Cirene y Bir Chirba.

El fuerte combate entablado en Sidi Rezegh continuaba con la misma intensidad. La VII Brigada blindada terminó la jornada con sólo 40 carros aptos para el combate. Las dos Brigadas que llegaron en su ayuda lo hicieron con dos horas de diferencia entre sí. La XXII, o sea la más débil, fue la primera en llegar. Al entablar combate sufrió numerosas pérdidas, sobre todo a causa del fuego de barrera presentado por los cañones contracarros y antiaéreos alemanes. Inició el combate con 79 carros y lo terminó con 45. Ahora sólo quedaba una unidad de combate realmente potente, la IV Brigada, que todavía disponía de un centenar de carros del tipo «Stuart». Sin embargo, la 15.º División acorazada alemana, que había realizado una contramarcha para quedar a retaguardia de los ingleses, les atacó en la zona de Sidi Sciaf Sciuf y al anochecer tomaba al asalto el puesto de mando de la IV Brigada blindada, haciendo prisionero al jefe del cuartel general, coronel Cripps. El jefe de la Brigada, general Gatehouse, que en aquellos momentos regresaba a su puesto de mando después de haber conversado con el general Gott, también estuvo a punto de ser hecho prisionero, salvándose por muy poco.

A media noche, los ingleses se habían retirado de Sidi Rezegh. El grupo de apoyo y la IV Brigada quedaron algo al sur del campo de aviación; la VII Brigada quedó a unos 10 kilómetros más al Sur, aunque sus efectivos estaban reducidos a doce carros aptos para el combate; la XXII Brigada, que sólo contaba con 45 carros, se situó unos cinco kilómetros al Oeste.

La VI Brigada neozelandesa, mandada por el general Campbell, perteneciente a la 2.ª División del XIII Cuerpo de Ejército, había tomado fuerte Capuzzo para después continuar su avance hacia el Este, llegando a unos 25 kilómetros de Sidi Rezegh, en la zona de Gasr el Arib. Allí estaba situado el puesto de mando del general Cruewell, que no cayó prisionero ya que se había

marchado con Rommel media hora antes. Por su parte, Rommel se había hecho cargo de la dirección de las operaciones, al darse cuenta de la envergadura del ataque inglés.

Mientras tanto, las columnas del LRDG, que en principio parecía que se dirigían hacia Agedabia, se encaminaron hacia el oasis de Gialo, pasando por Bu Etla y atacando los fortines del oasis, Aujila y Gijerra, que fueron ocupados.

La mañana del día 23 se perfiló como el día decisivo de la batalla. Rommel decidió cercar a la 7.ª División blindada, que estaba concentrada al sur de Sidi Rezegh. Al amanecer, la División «Ariete» se encontraba al norte de Bir el Gobi, mientras que las tropas de Cruewell estaban situadas a lo largo de Trigh Capuzzo, en el Bir el Chleta, al suroeste de Gambut. Rommel ordenó a la División «Ariete» y a la 15.ª División acorazada que se reunieran en Bir el Chelb, al norte de Dahar er Reghem, para que atacaran desde el Sur a las fuerzas blindadas inglesas, mientras la 21.ª División acorazada, al mando de Von Ravenstein, cerraba el cerco por Sidi Rezegh.

Mientras tanto, Cunningham, que se encontraba en su puesto de mando de Maddalena, no tenía una idea clara del desarrollo de la batalla como consecuencia del retraso y la falta de precisión de los partes que recibía. El general Gott se esforzaba por reagrupar sus dispersas fuerzas. En aquellos momentos decidió que se había quedado sin fuerzas suficientes para continuar la ofensiva y, siguiendo las directrices de Norrie, se colocó a la defensiva en la zona de Hagfed el Haiad. Al amanecer del día 23, Cunningham se dirigió al puesto de mando de Godwin-Austen. Le indicó que su XIII Cuerpo de Ejército liberara el cerco de Tobruk, mientras Norrie seguía protegiendo con sus carros el flanco izquierdo y «continuaba la destrucción de los carros enemigos». Regresó a su puesto de mando convencido de que la victoria final estaba muy cerca. Cuando llegó allí se enteró de que sus fuerzas blindadas estaban al borde del desastre. Rommel atacaba con fuerza contra Sidi Rezegh.

El cerco quedó concluido hacia el mediodía.

Ninguno de los intérpretes de las *Memorias* de Rom-

BATALLA DE LA MARMARICA

ACCIONES DE LOS DIAS 23 Y 24 DE NOVIEMBRE DE 1941

FUERZAS ITALIANAS
FUERZAS ALEMANAS
FUERZAS BRITANICAS

BOMBA
Golfo de Bomba
MAR MEDITERRANEO
GASR el AMBAR
AIN el GAZAL
SIDI DOUD
VIA BALBIA
"BRESCIA"
8.ª DIV. BRITANICA
TOBRUK
FUERZAS QUE COMPRENDEN CASI 2 DIVISIONES REFORZADAS
ACROMA
"TRENTO"
"BOLOGNA"
EL ADEM
TRIGH CAPPUZZO
"PAVIA"
TRIGH el ABD
R.E.C.A.M.
GRUPO DE COMBATE DE LA 7.ª DIV. BRIT.
GOT el HAMRA
"TRIESTE"
BIR el HERMAT
BIR el HACHEIM
"ARIETE"
BIR el GOBI
GASR SALEM

DERNA
MAR MEDITERRANEO
MARAUA
TMIMI
BOMBA
MECHILI
AIN el GAZAL
TOBRUK
BENGASI
GAMBUT
REGINA
ACROMA
EL ADEM
Bardia
SIDI BARRANI
BIR HACHEIM
SIDI REZEGH
SOLLUM
SOLUCH
CAPUZZO
BUQBUQ
MARMARICA
MSUS
BIR el GOBI
BIR SCEFERZEN
ANTELAT
MADDALENA
AGEDABIA
CIRENAICA
A MARSA MATRUH
GIARABUB
SIWA
AUJILA
GIALO
0 50 100 150 200 250 Km.

SIDI OMAR
GAMBUT
VIA BALBIA
GASR el ARIB
Bardia
PLAZA DE BARDIA
SIDI AZEIZ
SOLLUM
CAPUZZO
SECTOR DE HALFAYA
"SAVONA"
4.ª DIV. INDIA
GRUPO DE COMBATE DE LA 2.ª DIV. SUDAFRICANA
BIR GIBNI
TRIGH el ABD
BIR SCEFERZEM
GASR el ARIB
2.ª DIV. NEOZELANDESA

mel, ni los tratadistas italianos o ingleses, ha sido capaz de explicar con claridad el desarrollo de la confusa batalla que se libró al sur de Sidi Rezegh.

Al principio, la 7.ª División blindada y la I y V Brigadas sudafricanas fueron totalmente sorprendidas por el ataque de los blindados del Eje procedentes del Sur. La confusión fue terrible: el polvo y las barreras de fuego de la artillería inglesa de campaña, los vehículos de aprovisionamiento que se entrecruzaban y se mezclaban con los carros, que se disparaban desde pocos metros de distancia; el general Cruewell que estuvo a punto de ser hecho prisionero en su remolque de mando; los alemanes, sorprendidos por la enérgica resistencia inglesa; el general Sperling, jefe de la IV Brigada inglesa, que fue hecho prisionero; todo era muy confuso.

El 7.º Grupo de apoyo inglés, al mando del general Jock Campbell consiguió romper el cerco hacia el Sur y en medio del polvo se cruzó con una columna alemana que avanzaba hacia el Norte. Las dos fuerzas empezaron a dispararse como locos, y esta acción nos recuerda hasta cierto punto aquellas batallas navales nocturnas entre los destructores norteamericanos y japoneses, en el célebre «expreso de Tokio», en aguas de Guadalcanal, en que se disparaba sobre todo lo que se movía y parecía enemigo. Hacia el mediodía daba la impresión de que toda aquella confusión iba a terminar pronto, pero en realidad no hizo más que recrudecerse.

Sin embargo, quiero recordar aquí lo que ya se dijo al principio de esta obra: la guerra en el desierto alcanzó su grado más puro y noble; fue una pugna entre hombres, entre caballeros. Un ejemplo es el hecho de que quienes no luchaban entre sí, quienes trabajaban codo con codo contra la muerte, los médicos, intentaban salvar vidas fueran de quienes fuesen. Aunque los hospitales de campaña cambiaron con frecuencia de mano, no se interrumpió un instante la atención a los numerosos heridos.

El comandante Younger, del 7.º Regimiento de húsares, describió la jornada con unas palabras típicamente inglesas: «*A bad end of a bloody day*» («un final malo de un día sangriento»).

Cuando terminó el combate, ya en plena noche, la V Brigada sudafricana había dejado prácticamente de existir, pues sufrió un total de 3.394 bajas; la 7.ª División blindada perdió más de 200 carros de combate, o sea los dos tercios de sus efectivos. Los ingleses se retiraban hacia Gabr Saleh por Trigh el Abd. El general Armstrong también había caído prisionero.

Esa era la situación que Rommel había estado esperando. Después de haber estudiado sus campañas de Francia y Africa, no creo equivocarme si afirmo que se le podrá discutir su forma de atacar, más o menos acertada, pues al fin y al cabo la guerra es un arte, pero lo que no se le puede negar es una cualidad espléndida: la de saber cuándo había llegado el momento de explotar el éxito.

Corelli Barnet, uno de los autores que me han servido más intensamente para estudiar estas campañas, hace un inciso en la exposición de los hechos, en su libro *The Dessert Generals*, para analizar las causas de esta derrota inglesa, y al mismo tiempo la esencia misma del militarismo inglés. Indiscutiblemente, las causas inmediatas fueron la falta de buenas piezas de artillería en los carros ingleses, cuyos calibres y alcances eran inferiores a los alemanes; la falta de artillería contracarro y antiaérea, lo que obligó a la artillería de campaña a abandonar el cumplimiento de sus misiones específicas para emplearse en acciones contracarro, y, finalmente, la dispersión de las brigadas blindadas inglesas, como consecuencia de un desafortunado plan de operaciones.

Por lo interesante del tema, creo conveniente incluir aquí un breve resumen de lo que dice Corelli Barnet. Después de afirmar que todo ejército representa de forma concentrada la estructura social, el progreso técnico y la energía de una sociedad, dice que el ejército inglés de la Segunda Guerra Mundial era una excepción a dicha regla, pues a pesar de ser el ejército de una de las democracias del siglo XX, de uno de los imperios más grandes que han existido en la historia, de una de las potencias industriales de primer orden, no era en realidad más que «una recluta de campesinos dirigidos por unos aristócratas más o menos importantes». La mayor parte

de los oficiales de carrera eran unos aficionados y unos *gentlemen*, con mentalidad del siglo XVIII, para quienes el sentido de veneración hacia su regimiento se encontraba casi por encima del sentido de la funcionalidad del arma a que pertenecían. Según Barnet, uno de los motivos de las derrotas inglesas era que el sentido de la «división como un todo armónico» que vive, crece y combate, se estrellaba contra el espíritu de «capillita» de los antiguos Regimientos. El oficial de lanceros, de húsares o de dragones pensaba más en las espuelas que en la grasa de los engranajes de su carro. En el fondo no era más que una lucha mental entre el feudalismo y la tecnología.

Todo esto puede parecer un comentario algo exagerado, aunque encierre mucho de verdad. Pero lo indiscutible, es que la batalla de carros planteada por el general Cunningham era defectuosa desde su misma concepción. Y esto se debió no sólo a la inferioridad técnica frente al enemigo, sino también a una mala planificación, a la falta de reglamentos y doctrina militar entre las divisiones blindadas inglesas adaptadas a la guerra moderna y, desde luego, a causa de la acción del enemigo.

En el frente de Tobruk, los nuevos ataques realizados por las tropas del general Scobie consiguieron ocupar un centro de resistencia italiana en el sector de la División «Bologna», el número 4, al suroeste de Bir Garsa. De este modo, la línea del cerco se iba haciendo cada vez más sutil.

Los ataques ingleses también continúan desarrollándose en la línea Sollum-Sidi Omar. Los neozelandeses de la 2.ª División ocupan Capuzzo, Bir Musaid y la parte norte de Sollum, defendidas con escasa cantidad de fuerzas alemanas de la guarnición de Bardia, mandadas por el general Schmitt; en el sector de la División «Savona», la 4.ª División india ocupó Sidi Omar viejo. La situación logística de los centros de resistencia italianos empezaba a empeorar, al quedar aislados de Bardia como consecuencia de la pérdida de Capuzzo.

Por la tarde del día 23 se recibió un telegrama del Duce en el que se modificaba la organización del mando

del Eje en Libia, colocándose bajo las órdenes de Rommel a todas las tropas italianas de la Marmárica.

Durante la noche del 23 al 24, los ingleses realizaron numerosos esfuerzos para escapar al cerco alemán en Sidi Rezegh y son muchas las pequeñas unidades que lo consiguieron, dirigiéndose hacia Gambut.

El 24 por la mañana, el general Cruewell informa a Rommel sobre el resultado de la batalla. Rommel decide entonces penetrar en las líneas inglesas de retaguardia, mediante una marcha de flanqueo peligrosa y audaz. Su objetivo es destruir los depósitos de suministros e impedir el avituallamiento de las unidades inglesas. Deja al general de artillería de sitio, Boettcher, reforzado con unas tropas reunidas a toda prisa, como «tapón» protector del cerco de Tobruk. Después se lanza con sus tropas móviles, tanto alemanas como italianas, y avanza hasta Sidi Omar por la noche, llegando a Bir Sceferzem, ya en territorio egipcio.

Rommel supuso que Cunningham se retiraría hacia Egipto y que le sería relativamente fácil caer sobre sus tropas cuando éstas se encontraban en plena retirada. En efecto, durante la tarde del día 23, Cunningham estaba decidido a hacerlo así, pero antes de dar la orden, llamó a Auchinleck y le pidió que acudiera al frente para discutir la situación.

Se llevó a cabo una reunión urgente entre Galloway, Norrie, Godwin-Austen, Cunningham y Auchinleck. Galloway, en su calidad de jefe de Estado Mayor, expuso la situación con detalle; Godwin-Austen afirmó que su XIII Cuerpo de Ejército estaba empeñado en un ataque contra Tobruk, para romper el cerco, y que en esta situación no podía dar una orden de retirada; Norrie confesó que a pesar de las graves pérdidas sufridas, aún estaba en condiciones de sostenerse unos días más. Después habló Cunningham. Estaba fuertemente impresionado por la destrucción casi total de sus fuerzas blindadas, sobre las que él había basado el éxito de sus planes. Por otra parte, presentaba claros síntomas de encontrarse bajo los efectos de una gran tensión nerviosa.

Tras haber escuchado todas las opiniones, y con la

intuición propia de un gran general, Auchinleck adivinó que si ellos estaban muy quebrantados, el enemigo tampoco estaría en una situación mucho mejor. Pero además, él sabía que en la zona del delta del Nilo contaba con numerosos refuerzos, muchos de los cuales ya estaban en camino hacia Marsa Matruh. Por otra parte, el enemigo se hallaba sometido a una gran escasez de repuestos, gracias sobre todo a los éxitos obtenidos por la aviación y la flota inglesas. Por lo tanto, tomó la inquebrantable y audaz decisión de no retirarse y seguir atacando.

Esta decisión tan trascendental necesitaba contar un poco con el apoyo de la buena suerte y ésta no abandonó a los ingleses: al anochecer del día 24 las columnas motorizadas de Rommel pasaban a pocos centenares de metros de los depósitos ingleses FSD 63 y 65, que ocupaban una extensión de unos quince kilómetros cuadrados cada uno. Sin embargo, los alemanes no se dieron cuenta de su existencia, gracias sobre todo a su excelente enmascaramiento. Además, al perseguir a unos ingleses que no se retiraban, Rommel dejó a sus espaldas un enorme vacío.

El XIII Cuerpo de Ejército inglés continuó su presión sobre los centros de resistencia de la frontera y el día 24 se apoderaba de Sidi Omar, mientras otras tropas avanzaban a lo largo de Trigh Capuzzo hacia Tobruk. El XXX Cuerpo de Ejército del general Norrie, que se había concentrado en Bir Gibni, burlando así la persecución de Rommel, se dirigió hacia Capuzzo para reforzar a la 4.ª División india, parte de cuyas tropas ya estaban acosando la plaza de Bardia.

Mientras tanto, las patrullas del LRDG también conseguían ocupar el fortín de Ergh, en el oasis de Gialo, mientras otras patrullas se dirigían hacia la zona de Mechili, con la intención de hostilizar las líneas de comunicaciones del Eje con Bengasi y Trípoli.

El día 25 la balanza de la batalla se inclina por completo del lado de los ingleses, pues Rommel ha perdido la oportunidad de acabar con las reservas logísticas enemigas y no ha encontrado ninguna unidad inglesa en franca y desordenada retirada. Los ingleses, por su

parte, maniobran a placer por el espacio vacío dejado entre Sidi Rezegh, Sidi Omar y Bir el Gobi. La 7.ª División blindada recibió la orden de enviar a la XXII Brigada a apoyar a los neozelandeses, mientras que el resto de la división se concentraba en la línea Bir Sceferzem-Bir el Gobi.

Al mismo tiempo que se ejecutaban estos movimientos tácticos, las unidades inglesas de recuperación en campaña empezaron a rendir un fruto excelente, reparando en pleno campo de batalla toda clase de vehículos y carros de combate averiados, y devolviéndolos inmediatamente a sus unidades.

Durante la mañana del día 25, la 2.ª División neozelandesa del general Freyberg conquistó Zaafaran y al atardecer Belhamed. A estas mismas horas, Rommel ya se había dado cuenta de su fracasada explotación del éxito inicial y regresaba a toda prisa a su punto de partida, atacando en Bir Sceferzem y Sidi Omar. Durante el transcurso de estos combates, los ingleses hicieron prisionero al general Von Ravenstein, jefe de la 21.ª División acorazada.

Este general fue evacuado de Egipto en agosto de 1942, en el transatlántico *Zola,* transformado en transporte de tropas y totalmente cargado de prisioneros del Eje con destino a Australia. Durante la travesía por el mar Rojo, Von Ravenstein intentó apoderarse del barco, contando para ello con el apoyo de sus compatriotas, entre los que había varios oficiales, suboficiales y marineros, náufragos de un submarino alemán. Los amotinados pensaron atacar a la tropa de escolta a la altura del cabo Guardafui para, una vez al mando del barco, dirigirse hacia Madagascar o a cualquier otra colonia francesa fiel a Vichy. Sin embargo, las sospechas de un centinela y la investigación de un médico checo que iba en calidad de pasajero, hicieron abortar el plan, que de tener éxito hubiera convertido a un general de tropas acorazadas en un pirata del océano Indico.

Auchinleck tenía mucha razón al suponer que si sus tropas habían sufrido un gran desgaste, tampoco sería menor el desgaste del enemigo; si los ingleses no eran muy expertos en las batallas con grandes unidades aco-

razadas, cuando se trataba de defender posiciones establecidas tenían todas las grandes cualidades de la tenacidad típica de su raza, por lo que quien les atacaba solía pasarlo muy mal. Además, Rommel había quedado incomunicado al averiársele su vehículo de transmisiones.

Los ingleses consiguieron la rendición de un batallón alemán de la 90.ª División ligera y aunque la brecha pronto fue cubierta por el 9.º Regimiento de bersaglieri, pertenecientes a la División «Trieste», la situación se agrava, según confirma en sus *Memorias* el general alemán Westfal. El general de artillería Boettcher podía contener la situación bastante bien porque, como hemos visto, sus baterías constituían la masa de fuego del proyectado ataque de Rommel contra la plaza sitiada, logrando concentraciones verdaderamente terribles contra los ingleses.

Durante la mañana del día 26 otro de los centros italianos de resistencia situados en la línea del cerco cayó en poder de los ingleses. Un grupo de combate de la 90.ª División ligera intentó recuperarlo, pero no pudo resistir el acoso de la IV Brigada neozelandesa, que apoyada por la VI Brigada consiguió abrir un paso hacia Tobruk en la zona Sidi Belhamed-El Duda-kilómetro 13 de la «carretera del Eje»-Bir el Garsa.

Auchinleck pudo telegrafiar a Churchill, comunicándole que se había cumplido el objetivo de romper el cerco de Tobruk y que Rommel dejaba de atacar en Sollum y se retiraba hacia el este, aunque en realidad la situación seguía siendo peligrosa, pues los neozelandeses contaban con la amenaza de ser atacados por la retaguardia.

Al no poder establecer contacto con Rommel, el entonces teniente coronel Westfal, jefe de operaciones del Estado Mayor, tuvo que tomar la iniciativa: llamó urgentemente a la 21.ª División acorazada para que se dirigiera a Sidi Rezegh y ordenó a la División «Ariete» que subiera hacia Bir el Garsa.

El día 25 Auchinleck decidió relevar del mando al general Cunningham ante el grave estado moral y físico en que éste se encontraba. Fue una decisión muy

delicada, pues la batalla se encontraba aún en pleno desarrollo. Al día siguiente llegaba a Maddalena el general sir Arthur Smith, jefe del Estado Mayor de Auchinleck, acompañado por el general de división Neil Ritchie, subjefe de dicho Estado Mayor. Smith le entregó a Cunningham una carta de Auchinleck en la que éste le comunicaba su decisión y le ordenaba que entregara el mando al general Ritchie. Esta noticia no fue publicada hasta el 2 de diciembre, con objeto de no alarmar a las tropas. Cunningham regresó a El Cairo con Smith, en el mismo avión en que éste había llegado. Poco después ingresaba en un hospital, en un estado de agotamiento casi total.

Apenas hacía cuatro meses que Cunningham había llegado a Egipto. Cumplió con su deber hasta el límite de sus fuerzas. Sinceramente, creemos que su elección para esta clase de mando fue un grave error de Auchinleck, ya que no era difícil darse cuenta de su inexperiencia en esta clase de guerra. Cunningham fue víctima de la fama obtenida en Abisinia en circunstancias totalmente diferentes. Es evidente que también fue víctima, hasta cierto punto, del triunfalismo y las alabanzas de la prensa anglosajona, que sobrestimó sus méritos.

El general Ritchie había sido jefe de Estado Mayor del general Alan Brooke cuando éste mandaba el XI Cuerpo de Ejército durante la batalla de Flandes. Allí había dado pruebas sobradas de su gran capacidad y sangre fría. Más tarde, en Inglaterra, fue jefe del Estado Mayor de Auchinleck cuando éste era jefe del «mando del sector sur de la isla». Era el arquetipo de general inglés: eficaz, concienzudo, fuerte y honesto. Tenía el inconveniente de ser un general de Estado Mayor cuyo último mando de tropas había sido como jefe de batallón en Francia, durante la Primera Guerra Mundial; por otra parte, era más moderno que sus jefes de cuerpo, Norrie y Godwin-Austen. Sólo la urgencia de la situación y la imposibilidad de sustituir a uno de los dos citados jefes de cuerpo fue lo que decidió a Auchinleck a nombrar a Ritchie, aunque de forma provisional. Ritchie había ascendido a teniente coronel

BATALLA DE LA MARMARICA

ACCIONES DE LOS DIAS 27 y 28 DE NOVIEMBRE DE 1941

FUERZAS ITALIANAS

FUERZAS ALEMANAS

FUERZAS BRITANICAS

BOMBA

Golfo de Bomba

MAR MEDITERRANEO

GASR el AMBAR

AIN el GAZAL

SIDI DOUD

VIA BALBIA

"BRESCIA"

8.ª DIV. BRITANICA

TOBRUK

FUERZAS QUE COMPRENDEN CASI 2 DIVISIONES REFORZADAS

ACROMA

"BOLOGNA"

"TRENTO"

TRIGH CAPPUZZO

"TRIESTE"

"PAVIA"

TRIGH el ABD

GOT el HAMRA

BIR el HERMAT

BIR el HACHEIM

R.E.C.A.M.

BIR el GOBI

DERNA

MAR MEDITERRANEO

BOMBA

MARAUA

TMIMI

MECHILI

AIN el GAZAL

TOBRUK

GAMBUT

ACROMA

EL ADEM

Bardia

SIDI BARRANI

REGINA

BIR HACHEIM

SIDI REZEGH

SOLLUM

SOLUCH

CAPUZZO

BUQBUQ

MARMARICA

MSUS

BIR el GOBI

BIR SCEFERZEN

MANTELAT

MADDALENA

CIRENAICA

A MARSA MATRUH

GIARABUB

SIWA

AUJILA

GIALO

0 50 100 150 200 250 Km.

SIDI OMAR

GAMBUT

8.ª DIV.

VIA BALBIA

21.ª

GASR el ARIB

ACOR.

DIV. ACOR.

"AFRICA KORPS"

Bardia

PLAZA DE BARDIA

SIDI AZEIZ

"ARIETE"

CAPUZZO

SOLLUM

SECTOR DE HALFAYA

"SAVONA"

2.ª DIV. SUDAFRICANA

GASR SALEH

BIR GIBNI

DIVISION INDIA

TRIGH el ABD

BIR SCEFERZEN

GASR el ARIB

apenas hacía cuatro años. En principio, el general Smith parecía mucho más adecuado para este puesto. Además, Auchinleck también podía haber nombrado al general Maitland Wilson, jefe de las fuerzas de Palestina que, como sabemos, era el candidato de Churchill para ocupar la jefatura del 8.º Ejército. Entre las tropas no hubo ninguna reacción ante el cambio, ya que estaban embebidas en la batalla y Ritchie era para casi todos un jefe desconocido.

El día 27 las unidades de la División «Trieste», reforzadas con cañones contracarro alemanes, recuperaron los centros de resistencia de El Duda, de Belhamed y de Bir Ahmud (en la Via Balbia). De este modo, volvieron a crear un tenue cinturón alrededor de Tobruk, cerrando de nuevo el cerco. Sin embargo, estas posiciones eran tan débiles que no sostuvieron el contraataque neozelandés, que volvió a abrir un paso.

El Afrika Korps del general Cruewell repostó en Bardia y se dirigió hacia Tobruk, mientras que la División «Ariete» hacía lo mismo desde Bir el Garsa. De este modo se formó un despliegue en tres columnas:

1. La División «Ariete» en el ala iquierda, avanzando por Trigh Capuzzo hacia Gasr el Arib.
2. La 21.ª División acorazada, en el centro, que avanza desde Sidi Azeiz hasta Gambut.
3. La 15.ª División acorazada que avanza por la derecha, siguiendo la Via Balbia, también hacia Gambut.

Al saber que Rommel estaba incomunicado, el general Bastico se trasladó a El Adem, desde donde dirigió las operaciones hasta el día siguiente.

En la zona de Gambut se produjeron fuertes choques entre los alemanes del Afrika Korps y las unidades acorazadas inglesas que acudían en apoyo de los neozelandeses que estaban luchando en la brecha del cerco de Tobruk.

El paso de las unidades del Afrika Korps por Sidi Omar y Bardia, en su movimiento de regreso hacia Tobruk, había aligerado la presión inglesa sobre los centros de resistencia de la frontera, pero Capuzzo seguía en manos de los neozelandeses.

En realidad existía una gran confusión en los puestos de mando de ambos contendientes: en uno por el cambio de mando supremo, y en el otro por la ausencia de Rommel. Rommel fue encontrado por Cruewell, escondido en el interior de un camión inglés abandonado, durante la noche del 27 al 28. Auchinleck acudió el día 28 a Maddalena para reunirse con Ritchie, permaneciendo allí durante diez días. En realidad fue él quien dirigió al 8.º Ejército.

Los ataques de los ingleses continuaron durante todo el día 28 contra la línea que cercaba Tobruk, sobre los centros de resistencia de Magen Suesi, Magen Belhamed, Belhamed y Bu Amud, todos ellos ocupados por efectivos de la División «Bologna», que se quedó un poco aislada entre la brecha abierta por los neozelandeses, Tobruk y el mar, disponiendo solamente de víveres y agua para cinco días.

En cuanto Rommel llegó a su puesto de mando de El Adem, ordenó que el Afrika Korps y la División «Ariete» atacaran la zona de Belhamed. La 15.ª División acorazada había conseguido adelantarse hasta El Duda, pero la 21.ª División tropezó con una fuerte resistencia presentada por la 7.ª División blindada y la 2.ª División neozelandesa. Los efectivos de la División «Ariete» capturaron 200 prisioneros neozelandeses y un hospital de sangre inglés con más de 1.000 heridos y 400 hombres del servicio de sanidad, que continuaron su humanitaria labor ayudados por los sanitarios italianos.

En la línea de Sollum todavía quedaban varios centros de resistencia que resistían los ataques ingleses. En Sidi Omar quedaba un pequeño reducto defendido por unos 100 italianos y 80 alemanes y otros 4.000 hombres resistían los ataques de la 4.ª División india, del XIII Cuerpo de Ejército, en los centros de resistencia de Cova, D'Avanzo, Cirene y Bir Chirba.

Mientras tanto, las formaciones del LRDG, que se habían apoderado de los fortines de Aujila, Gikerra y El Ergh, y que aún contaban con más de 300 vehículos, partieron del oasis de Gialo hacia el norte. A pesar de los constantes ataques de la aviación del Eje, atacaron las columnas italianas de suministros en Maraua y El Ezzeiat.

A últimas horas de la noche del día 29, las tropas acorazadas de Rommel consiguieron cerrar de nuevo el cerco de Tobruk, gracias a los ataques iniciados desde El Duda, pero a costa de un desgaste tremendo: la 21.ª División acorazada quedó reducida a 15 carros medios y 6 ligeros, y la 15.ª División contaba con 28 carros medios y 11 ligeros; en total 60 carros. En contraposición, a la 7.ª División inglesa todavía le quedaban 120 carros.

El mes termina con una serie de ataques y contraataques continuos en El Duda y Belhamed. La brecha quedaría definitivamente abierta el 1.º de diciembre.

Durante la descripción de la batalla de Tobruk hemos visto, aunque un poco al margen, las actividades de las patrullas del LRDG. Sin embargo, creo que éstas merecen una mayor atención.

Varios días antes de la ofensiva inglesa, el general Cunningham informaba en su puesto de mando de Maaten Bagush al jefe de los comandos del desierto, coronel Prendergast, que la misión de sus patrullas sería la de observar los movimientos enemigos, con objeto de obtener información de utilidad para la próxima ofensiva. Por lo tanto, las patrullas ya deberían haberse desplegado en el desierto antes del 18 de noviembre, desde las montañas de Yebel Achbar hasta la frontera de Egipto.

Para cumplir con esta misión, se tuvo que concentrar a todas las unidades que estaban desperdigadas por el desierto, desde el oasis de Cufra hasta el de Siwa. Fue en este último donde se concentraron todas las unidades el 10 de noviembre, sin que el enemigo, instalado en los fortines del oasis de Gialo, les estorbase en lo más mínimo.

Al iniciarse las operaciones, las patrullas inglesas ya se habían desplegado: una se encontraba en la carretera costera cerca de Agedabia; otra en Sidi Saleh; otra en Maaten Grara; dos en la pista de Barce a Maraua, mientras otra se apoderaba del fortín de El Ezzeiat, entre Mechili y Tmimi. Al encontrarse situadas a lo

largo de las pistas del Eje que procedían de Trípoli y Bengasi, las patrullas inglesas pudieron atacar a todas aquellas unidades enemigas que, sin sospechar su presencia, constituían una presa fácil para sus emboscadas. Una de las patrullas llegó a realizar una incursión contra el fuerte Scemecj, situado a sólo 160 kilómetros de Trípoli, batiendo por aquel entonces un récord de penetración en territorio enemigo.

La pista que va desde Zauiet Msus hasta Mechili fue repetidamente vigilada y cualquier grupo que se aventuraba a circular sin ir protegido por una escolta lo bastante fuerte, era atacado y destruido. Lo mismo sucedió con el tráfico sobre la pista que va desde Maraua a Slonta, donde se cortaron los cables telefónicos. En todas ellas se sembraron minas.

Otra de las misiones encomendadas a las patrullas del LRDG fue la de colaborar con los paracaidistas del comando del comandante David Stirling, que debían ser lanzados durante la noche del día 17 de noviembre sobre los campos de aviación cercanos a El Gazala y Tmimi. Las patrullas inglesas debían trasladarlos a Siwa una vez que los paracaidistas hubieran cumplido sus misiones de destrucción. Como ya sabemos, la noche del día 17 fue realmente mala en cuanto a la situación meteorológica. Esto hizo que la RAF lanzara a los paracaidistas demasiado lejos de sus objetivos. Por otra parte, la lluvia, el viento y el barro no les permitieron cumplir su misión. De los cuarenta hombres que componían el grupo sólo se presentaron en Rotunda Signali, el punto de reunión, tres oficiales y veinte hombres. El resto desapareció en el desierto.

Las fuerzas que tomaron el oasis de Gialo estaban al mando del general Reid. Durante el mes de octubre y principios de noviembre, Reid había formado una columna volante en el oasis de Jaghbub. Esta columna estaba compuesta por elementos del 6.º Regimiento blindado de la 5.ª División india. Su misión secundaria era la de amenazar el flanco sur del Eje, ocupando al mismo tiempo el oasis de Gialo, situado a 470 kilómetros de distancia del oasis de Jaghbub. Durante estos cientos de kilómetros todo era desierto, aunque se tra-

taba de una pista muy bien conocida por las patrullas del LRDG, que la jalonaron y contribuyeron a aumentar su extensión. La columna del general Reid alcanzó el oasis de Aujila el 24 de noviembre, a sólo 24 kilómetros de Gialo.

Mientras tanto, el general Nasi se rendía el 27 de noviembre en Gondar, Abisinia, entregándose con 3.247 oficiales, suboficiales y soldados italianos e indígenas. Durante el transcurso de la operación participó un batallón de franceses libres.

La RAF de Egipto y Malta, a las órdenes del vicemariscal del aire Coningham, contaba con 16 escuadrones de caza, de los que tres escuadrillas constituían el grupo Alsacia de franceses libres, casi todos procedentes de Siria; 13 escuadrillas de bombardeo pesado y tres de reconocimiento. Entre éstas se encontraban varias escuadrillas francesas que constituían el grupo Lorraine de bombardeo. Entre Malta y Egipto, los ingleses contaban con más de 1.000 aparatos, casi el doble de sus enemigos. La contribución de la RAF de Malta al éxito de la Operación Crusader fue bastante notable: desde el 18 de noviembre, y durante todo el mes de diciembre, los bombarderos «Wellington» con base en el campo de aviación de Luka, efectuaron más de 450 salidas. En los bombardeos contra Bengasi, estos aparatos fueron los primeros en utilizar las bombas que más tarde se harían célebres en Alemania con el nombre de «quebrantamanzanas»; los días 22 y 23 bombardearon los campos de aviación de Berta y Benina; el puerto de Bengasi fue bombardeado los días 24, 28 y 29; el puerto de Nápoles los días 27 de noviembre y 5 y 6 de diciembre; el puerto de Brindisi fue bombardeado por siete veces consecutivas y el puerto de Bengasi fue minado durante los días 13 y 14. En total hicieron 1.060 salidas desde su llegada a Malta el 26 de junio.

La perfecta coordinación entre las tropas acorazadas alemanas e italianas, así como la resistencia de las guarniciones en la línea de Bardia, Sollum y Sidi Omar, mejoraron bastante las relaciones político-militares germano-italianas. El valor del soldado italiano quedó inmediatamente demostrado en cuanto empezó a luchar codo a codo con los alemanes, disponiendo de mejores mandos y armamento. El optimismo no tardó en renacer en las mentes de los altos mandos italianos.

Además de los hechos reseñados al principio del mes, los acontecimientos navales más importantes en aguas continentales africanas fueron los siguientes:

Durante los días 1 y 2 de noviembre el submarino inglés *Utmost*, mandado por el capitán de corbeta Cayley, hundió en combates de superficie a los mercantes italianos *Marigola* y *Balilla*, de 6.000 y 2.500 toneladas respectivamente.

Entre el 19 y el 28 de noviembre operó en el mar de Alborán el submarino holandés *O-21* del capitán Van Dulm, que hundió a dos mercantes y al submarino alemán *U-95*, del capitán Schreiber; este último intentaba pasar el estrecho de Gibraltar para operar en el Mediterráneo, siendo sorprendido en superficie durante la noche del día 28. El submarino polaco *Sokol*, mandado por el capitán Karnicki, penetró en el puerto de Navarino y hundió al destructor italiano *Aviere*.

Entre el 1.º y el 7 de noviembre una flota británica compuesta por el crucero pesado *Devonshire*, el crucero ligero *Colombo* y los cruceros auxiliares *Carthage* y *Carnavon Castle* obligaron a entrar en puertos del Africa del Sur a un convoy francés que se dirigía a Madagascar y que estaba compuesto por el *Bangkok*, de 8.000 toneladas; el *Commandant Dorise*, de 5.500; el *Compiegne*, de 10.000 toneladas; el *Cap Turaine*, de 8.000, y su gemelo el *Cap Padaran*. El cañonero *D'Iberville*, escolta del convoy, no pudo hacer nada para impedirlo.

El crucero minador inglés *Abdiel*, acompañado por varios destructores, refuerza la guarnición de Chipre, transportando a la isla 14.000 hombres entre los días 2 y 8.

De acuerdo con la petición de Churchill, el almirante Cunningham parte de Alejandría con los acorazados *Queen Elizabeth*, *Barham* y *Valiant* y ocho destruc-

tores, que constituyen la Fuerza A. que se une a la Fuerza B, integrada por los cruceros *Ajax, Neptune, Naiad, Euryalus* y *Galatea,* acompañados por otros cuatro destructores. Su misión consiste en reforzar la acción de la Fuerza K de Malta, impidiendo que los convoyes italianos de suministros llegaran a Libia, ofreciendo así un apoyo indirecto a la Operación Crusader.

En aguas de Cirenaica operan los submarinos italianos *Dagabur, Beilul* y *Zaffiro,* y a la altura de Tobruk los submarinos alemanes *U-79, U-331* y *U-559,* uno de los cuales hundió el día 23 al transporte inglés de tropas *Glenroy,* de 10.000 toneladas.

El submarino alemán *U-331* descubrió el día 25 frente a Bardia a los acorazados de la Fuerza A. El teniente de navío Von Thiesenhausen, comandante del submarino, se aproximó tanto a las naves enemigas que disparó sus torpedos contra el *Barham* a una distancia de 400 metros. El acorazado estalló y volcó en pocos minutos, muriendo su comandante, el capitán de navío Cooke, y otros 861 hombres, pudiendo salvarse el jefe de la 1.ª Escuadra de acorazados, vicealmirante Pridham-Wippell y otros 450 hombres más. Esta acción constituyó el segundo gran éxito de los submarinos alemanes desde su entrada en el Mediterráneo. El día 27, el submarino *U-559* hundía al cañonero inglés *Parramatta.*

Ese mismo día zarpaba de Alejandría el contraalmirante Rawlings con los cruceros *Ajax* y *Neptune* y los destructores *Kimberley* y *Kingston* con dirección a Malta, a donde llegaron sin novedad el día 29, para reforzar a la Fuerza K.

El submarino italiano *Dandolo,* al mando del capitán de corbeta Auconi, cometió dos graves errores. El primero fue el día 4 al hundir frente a Argel al petrolero francés *Tarn,* de 4.300 toneladas, y el segundo el día 8 al hundir frente a las costas de Melilla al mercante español *Castillo Oropesa,* de 6.600 toneladas.

El día 16, el submarino alemán *U-433* intentó atacar un convoy inglés que se dirigía hacia la boca oeste del estrecho de Gibraltar, pero fue hundido por la corbeta inglesa *Marigold.*

Después del desastre sufrido por el convoy Duisburg

los italianos decidieron transportar suministros a Libia por medio de submarinos. Así, entre los días 13 y 26, los submarinos italianos *Atropo, Saint Bon, Cagni* y *Millo* zarparon de Tarento llegando a Bardia sin novedad.

Entre el 14 y el 15 de noviembre, aviones torpederos italianos hundieron junto a la costas de Túnez a los transportes ingleses *Empire Pelican,* de 6.500 toneladas, y *Empire Defender,* de 5.700 toneladas, que habían zarpado de Malta con rumbo a Gibraltar en un intento de hacer la travesía sin escolta.

Entre los días 24 y 26 cruzó el estrecho de Gibraltar otro submarino alemán procedente de las bases del norte de Francia, el *U-431.* Poco después, tras haberse abastecido en puertos españoles, también entraron en el Mediterráneo los submarinos *U-557* y *U-562,* que junto con el *U-431* se dirigieron hacia el Mediterráneo oriental el 2 de diciembre.

El submarino *U-652* fue abastecido en Cádiz por petroleros alemanes y el 28 de noviembre cruzaba el estrecho, quedándose hasta el 7 de diciembre de patrulla en la boca oriental del mismo. Los aviones torpederos «Swordfish» pertenecientes al 812.º Escuadrón, que antes habían formado parte de la dotación del *Ark Royal* y que ahora tenían su base en el aeropuerto de Gibraltar, descubrieron entre el día 1.º y el 3 a los submarinos *U-96* y *U-558* que intentaban cruzar el estrecho. Los aviones efectuaron un furioso bombardeo contra los submarinos, como consecuencia del cual éstos quedaron averiados. El 2 de diciembre el *U-562,* al mando del capitán de corbeta Hamm, y el *U-557,* al mando del capitán Paulshen, hundieron dos mercantes aliados de 4.300 y 4.000 toneladas respectivamente.

El 28 de noviembre entraron en la zona de operaciones situada entre Alejandría y Tobruk los submarinos alemanes *U-81, U-205* y *U-565,* para reforzar a los submarinos *U-79, U-331* y *U-559,* que estaban operando en aquellas aguas. El 6 de diciembre, el *U-79* realizó varios intentos para situarse en una posición favorable de ataque contra el *Queen Elizabeth,* aunque no tuvo éxito. Durante la primera semana de diciembre fueron

hundidos frente a Tobruk los transportes *Chakdina*, de 3.000 toneladas, y *Chantala*, de 3.200 toneladas.

Entre el 28 y el 31 de noviembre los submarinos italianos realizaron un gran esfuerzo para llevar hasta Bardia, que como ya hemos visto estaba sitiada y era el centro logístico de la resistencia de la línea de Sollum, un total de 1.175 toneladas de suministros. Para ello tuvieron que hacer trece viajes, más otros dos al puerto de Derna, cuatro a Bengasi y dos más a Trípoli. La situación en Libia se agravaba por momentos como consecuencia de la intensificación de los ataques ingleses contra los convoyes italianos. El día 20 zarparon dos convoyes compuestos por dos transportes cada uno. Iban protegidos por siete destructores y torpederos, así como por la 3.ª División de cruceros al mando del almirante Parona, compuesta por los cruceros *Gorizia, Trieste* y *Trento*.

Al día siguiente fueron localizados por la aviación inglesa de reconocimiento estacionada en Malta, así como por un submarino inglés. Al pasar por el estrecho de Mesina, el convoy fue reforzado por la 8.ª División de cruceros mandada por el contraalmirante Lombardi, compuesta por los cruceros *Garibaldi* y *Duca degli Abruzzi*. Desde Tarento y Brindisi zarparon otros dos transportes, así como el crucero *Cadorna*, cargados de combustible.

Uno de los barcos tuvo que regresar a causa de averías en las máquinas. El otro transporte y el *Cadorna* consiguieron llegar a Bengasi el día 22.

El otro grupo fue atacado a medianoche del 21 al 22 por el submarino inglés *Utmost*, mandado por el capitán de corbeta Cayley. Durante el ataque consiguió averiar al crucero *Trieste*, al mando del capitán de navío Rouselle. El *Trieste* quedó casi al garete al perder el control del timón. Después de arduos esfuerzos de la tripulación por reparar la avería, el crucero consiguió llegar a Mesina. El *Duca degli Abruzzi* también fue gravemente averiado después de haber sufrido continuos y duros ataques por parte de la aviación inglesa de Malta. Los convoyes y la 3.ª División de cruceros se vieron obligados a refugiarse en el puerto de Tarento.

El día 23 se modificó la forma de hacer llegar los suministros a Libia. A partir de ahora se utilizan numerosos y pequeños convoyes. Sin embargo, éstos son localizados por la aviación inglesa de reconocimiento basada en Malta y la Fuerza K zarpa a las órdenes del capitán de navío Agnew, con los cruceros *Penelope* y *Aurora* y los destructores *Lively* y *Lancey*. La Fuerza K fue descubierta por el submarino italiano *Settembrini*, que dio la alarma. Los convoyes recibieron orden de refugiarse en el puerto más próximo. Sin embargo, uno de ellos no captó esta orden y a 100 millas al oeste de Creta fueron hundidos los mercantes alemanes *Maritza*, de 3.000 toneladas, y *Procida*, de 2.000. Los esfuerzos de los torpederos de escolta *Lupa* y *Cassiopea*, al mando del capitán de fragata Mimbelli, no pudieron hacer nada por impedir su hundimiento.

El día 29 se reanudaron los esfuerzos italianos por llevar suministros a Libia. Los mercantes *Iseo*, de 2.400 toneladas, y *Capo Faro*, de 3.500, salieron de Brindisi, llevando un solo torpedero de escolta. De Tarento salió la motonave *Sebastiano Venier*, de 6.400 toneladas, acompañada por dos destructores. De Navarino partió el petrolero *Volturno*, de 3.400 toneladas, acompañado también por otros dos destructores. Finalmente, desde Argostoli salió el buque de pasaje *Adriatico*, de 2.000 toneladas. Todos ellos se dirigían a Bengasi. Desde Trapani partió el petrolero *Iridio Mantovani*, de 10.500 toneladas, acompañado por el destructor *Da Mosto*, con destino a Trípoli. Para proteger a todos estos convoyes, se organizaron dos grupos de cobertura: uno a cargo de la 7.ª División de cruceros del almirante De Courten, que contaba con los cruceros *Duca D'Aosta, Montecuccoli* y *Attendolo*, así como los destructores *Camicia Nera, Aviera* y *Geniere*. El otro grupo de cobertura estaba formado por el acorazado *Caio Duilio*, a las órdenes del almirante Giovanola, el crucero *Garibaldi* y seis destructores.

Los movimientos navales italianos también fueron descubiertos en esta ocasión por la aviación inglesa de reconocimiento. El petrolero *Volturno* fue bombardeado, averiado, y tuvo que regresar a su base.

El día 30, la Fuerza K salió de Malta con los cruceros *Aurora, Penelope, Ajax* y *Neptune* y tres destructores, y el Alto Mando italiano, al comprobar la proximidad de las fuerzas navales inglesas a los convoyes italianos, ordenó a la escuadra de cruceros que desviara todo el tráfico hacia el este.

Los aviones de bombardeo de Malta hundieron al *Cabo Faro* y averiaron al *Iseo*. Este último tuvo que regresar a Argostoli. Durante la noche del 1.º de diciembre la Fuerza K hundió al *Adriatico*, que navegaba aislado.

El convoy del *Venier* arribó a Bengasi el 2 de diciembre sin novedad. Unas 70 millas al norte de Trípoli el *Mantovani* fue atacado por aviones torpederos que le inmovilizaron, siendo hundido horas más tarde durante el transcurso de un nuevo ataque. El *Da Mosto*, que se dedicaba a recoger a los náufragos del *Mantovani*, se encontró con el crucero inglés *Penelope* y con el destructor *Lively*. Entabló con ellos un desigual combate, siendo finalmente hundido.

Como consecuencia de esta situación tan tensa en el Mediterráneo, el tráfico con Libia sufrió un descenso enorme, precisamente cuando más se necesitaba la llegada de suministros. De 79.206 toneladas embarcadas sólo llegaron a su destino 29.843 durante todo el mes de noviembre, con unas pérdidas que se elevaban al sesenta y dos por ciento. Durante este mes sólo llegaron 2.471 toneladas de carburantes, todas ellas a bordo de barcos de guerra. El precio pagado por desembarcar en los puertos de Libia las casi 30.000 toneladas llegadas a ellos fue de tres mercantes, tres destructores y averías en tres cruceros, lo que significó 1,67 toneladas perdidas por cada tonelada llegada a puerto.

19

Diciembre de 1941

Liberación del cerco de Tobruk. Rommel se retira. Esfuerzo naval italiano. Pearl Harbour: Italia en guerra con Estados Unidos. El II Cuerpo de Ejército Aéreo alemán es trasladado de Rusia a Sicilia. Churchill va a Estados Unidos: orígenes de la Operación Gimnasta. De Gaulle y Madagascar. Los submarinos ingleses: refuerzos a Tobruk. La primera batalla naval de Sirte. La 10.ª Flotilla Mas actúa en Alejandría. Corsarios alemanes.

Durante la exposición de los hechos ocurridos en noviembre hemos podido ver cómo la resistencia italiana en Abisinia se desmoronaba, cómo se libraba en Marmárica una encarnizada batalla alrededor de Tobruk, y cómo los ingleses conseguían anular una buena parte del tráfico italiano hacia Libia, lo que a su vez hacía que disminuyeran los suministros de que podían disponer las tropas del Eje. Todo parece indicar que una vez liberada Tobruk, los ingleses van a conseguir una hegemonía total, tanto en tierra como en el aire y en el mar. Sin embargo, dos de estos factores sufrirán una gran transformación durante el mes de diciembre: aunque Rommel se retira y Bengasi cae en poder de los ingleses, las fuerzas aéreas y navales inglesas verán reducidas sus posibilidades.

El 1.º de diciembre continúan los ataques alemanes en la zona Belhamed-El Duda-Sidi Rezegh, en un deses-

perado intento de cerrar el cerco de Tobruk, cortando así el corredor abierto por los ingleses. La VII Brigada blindada sufre graves pérdidas y la 15.ª División acorazada alemana ocupa de nuevo las posiciones de Belhamed, haciendo 770 prisioneros, entre los que se encuentra el general jefe de la IV Brigada neozelandesa. Los ingleses se retiran hasta Trigh el Abd.

Lo que al principio había sido una batalla típica de movimientos, empieza a convertirse en una batalla de desgaste como consecuencia de la tenacidad con que tanto atacantes como defensores luchan por conservar sus posiciones y arrebatárselas al enemigo. Pero en este tipo de combate los ingleses llevaban las de ganar.

A pesar de que veía la situación con cierto optimismo, el general Bastico la consideraba delicada y por ello pidió a Roma refuerzos urgentes, y envió al frente a dos batallones de la División acorazada «Littorio», que estaba estacionada en Trípoli. Rommel nota que sus fuerzas se están debilitando después de dos semanas de batalla continua y también solicita a Roma, al general Von Rintelen, un suministro continuo de material y combustible.

El día 2 el general Godwin-Austen sitúa su puesto de mando en la plaza de Tobruk y allí recibe la visita de Ritchie. El general Auchinleck, por su parte, ordena el traslado al frente de los refuerzos estacionados en el delta del Nilo. También ordenó que viniera con toda urgencia la CL Brigada de la 50.ª División, que estaba en Chipre, así como la XXXVIII Brigada india y las unidades de la 1.ª División blindada que todavía estaban desembarcando.

Durante el día 2, las tropas inglesas de Marmárica no atacaron, y Rommel aprovechó el descanso para reforzar y reorganizar sus propias tropas. El despliegue germano-italiano, tanto al oeste como al sur de Tobruk, quedó del siguiente modo: desde la costa hacia el sur se encontraban las Divisiones «Brescia», «Trento» y «Pavia», parte del Cuerpo de Ejército motorizado italiano y la 90.ª División ligera alemana. El Afrika Korps estaba

situado entre Sidi Rezegh, Belhamed y la cota 145, al suroeste de Zaafaran. La División «Bologna» todavía estaba al este de Tobruk, frente a la costa. Rommel supuso que el grueso de las fuerzas inglesas se habrían colocado en la zona de Sidi Azeiz y al sudoeste de Bardia. Por ello decidió atacar en esta dirección con el Afrika Korps y las Divisiones «Trieste» y «Ariete».

El día 3, la RAF atacó con gran dureza a las columnas motorizadas alemanas. Por otra parte, la resistencia de la IV Brigada neozelandesa y de la 4.ª División india, impidió a los alemanes pasar más allá de Gambut. Además, se perfilaba un ataque inglés contra Bir el Gobi. Este ataque se llevó a cabo durante la mañana del día 4. Si tenía éxito supondría una amenaza directa contra toda la retaguardia de las fuerzas del Eje. En efecto, ésta era la orden que Ritchie había dado a Norrie. El general Norrie concentró sus fuerzas blindadas en Bir el Gobi con la intención de llegar hasta El Adem. Ante esta amenaza, Rommel ordenó retirar la presión que se estaba ejerciendo sobre Sidi Azeiz y por la tarde del día 4 dispuso que la División «Bologna» abandonara las posiciones que había estado ocupando hasta entonces al este de Tobruk, y que se replegara sobre las posiciones de la 90.ª División ligera, en Bir Salem y Sidi Meimum, mientras que la División «Pavia» cubría el flanco derecho de la línea del Eje en Hagfet en Nezha, sobre la pista de Bir el Gobi a El Adem. Todos estos movimientos se realizaron durante la noche del 4 al 5.

El mismo día 4, Rommel recibió al coronel Montezemolo, enviado por Mussolini para informarle de que, aparte de los imprescindibles suministros de víveres, municiones y combustibles, no podría recibir ninguna otra clase de refuerzos hasta primeros de enero, una vez que dieran sus frutos las gestiones que estaba realizando el mariscal Kesselring cerca de Hitler para reforzar las unidades de la Luftwaffe en Sicilia. Este refuerzo facilitaría de nuevo el paso de los convoyes italianos a Libia.

Esta noticia convenció a Rommel de la conveniencia de abandonar el cerco de Tobruk. Por otra parte, las patrullas del LRDG amenazaban con una intensidad

cada vez mayor las líneas de comunicaciones entre el frente y Bizerta y Trípoli. La guarnición del fortín de Marada tuvo que retirarse a Agedabia, para poder controlar con mayor eficacia la Via Balbia.

Fue muy dura la decisión que tuvo que tomar Rommel: abandonar a su suerte a la guarnición de Bardia y los restos de las posiciones de la línea de la frontera que aún continuaban resistiendo. Las tropas acorazadas del Eje se dirigieron hacia Sidi Meimun para continuar desde allí hasta Hagfet el Gueitinat y aligerar la presión inglesa sobre los restos de la guarnición de Bir el Gobi. A las tropas italianas de la División «Savona» sólo les quedaban víveres hasta el día 6, a causa del fracaso de un pretendido suministro por vía aérea y de hallarse aisladas de Bardia. Por otro lado, a Bardia tampoco podían llegar suministros por vía marítima, mientras que en la zona de Tobruk, ocupada por los ingleses, ocurría todo lo contrario.

El día 5 se combatía encarnizadamente en Bir el Gobi, en El Duda, en Sidi Rezegh y ya se señalaba la presencia de fuertes contingentes de tropas inglesas en Bir Hacheim.

El día 6, las fuerzas motorizadas del general Gambara, cuya marcha era muy lenta y que además estaban siendo continuamente hostigadas por los ingleses, tardaron demasiado tiempo en alcanzar las líneas del Afrika Korps, para establecer allí una pantalla protectora que evitara el envolvimiento por el sur y facilitara de este modo la retirada hacia la línea de El Gazala. Durante el transcurso de esta retirada tan lenta, el general Cruewell envió varias veces un mensaje por radio haciendo la siguiente pregunta: «¿Dónde está Gambara?» No obstante, todos sabían que los italianos habían luchado con gran ardor. En realidad, la División «Ariete» había conseguido escapar a un cerco aniquilador que Norrie intentó crearle en Belhamed.

La debilidad del Afrika Korps se refleja en la siguiente relación entre las bajas sufridas desde el 18 de noviembre: 16 generales y jefes (el general Neumann-Silkov acababa de morir como consecuencia de un bombardeo aéreo), 3.800 oficiales, suboficiales y tropa, 34 cañones contracarro, 60 lanzabombas, 43 cañones y obuses, 8 cañones antiaéreos de 88 mm, 22 carros del tipo «M-II», 95 carros del tipo «M-III», 25 carros del tipo «M-IV» y 724 vehículos de diversos tipos.

Durante la mañana del día 7 se combatió con toda dureza a lo largo de la línea germanoitaliana de contención. Fue entonces cuando Rommel ordenó una retirada perfectamente controlada hacia El Gazala. Esta orden fue el resultado de una conversación mantenida entre Rommel y Bastico en Umm er Rzem, junto a Ain el Gazala. Los italianos temían que una retirada provocara un nuevo abandono de toda la Cirenaica, con las consiguientes consecuencias políticas y logísticas al perder Bengasi. Sus ideas estaban en completo desacuerdo con las consecuencias tácticas que Rommel extraía de la situación, así como contra las ideas estratégicas de Hitler, que consideraba aquel sector como algo secundario.

En realidad, y considerando las campañas de O'Connor y de Rommel, ya quedó demostrado que Bengasi no era una plaza capaz de ser defendida. Sin embargo, y teniendo en cuenta la importancia que tenía, se decidió llevar a cabo un repliegue lento hacia El Gazala. Para ello se formaría una línea de cobertura a base de las fuerzas del Afrika Korps y de las tropas motorizadas de Gambara sobre la línea El Adem-Bir Hacheim, con objeto de facilitar los movimientos de retirada de las restantes unidades. Esto ya era bastante difícil de realizar como consecuencia de la escasa cobertura aérea del Eje, cuya proporción con respecto a las fuerzas aéreas inglesas era de 1 a 6 para los bombarderos y de 1 a 2 para los cazas.

Durante la noche del 7 al 8 de diciembre fue cuando empezó el verdadero éxito de la Operación Crusader.

Esta misma noche sería mucho más trascendental por otros motivos: al otro lado de la tierra acontecía uno de los hechos más trascendentales de la guerra, el ataque japonés contra Pearl Harbour. Mientras tanto, los alemanes empezaban a fracasar en Rusia como consecuencia del contraataque ruso ante las puertas de Moscú.

BATALLA DE LA MARMARICA

ACCIONES DE LOS DIAS 2 AL 7 DE DICIEMBRE DE 1941

FUERZAS ITALIANAS

FUERZAS ALEMANAS

FUERZAS BRITANICAS

BOMBA

Golfo de Bomba

MAR MEDITERRANEO

GASR el AMBAR

AIN el GAZAL

SIDI DOUD

VIA BALBIA

"BRESCIA"

ACROMA

TOBRUK

8.° DIV. BRITANICA

FUERZAS QUE COMPRENDEN CASI 2 DIVISIONES REFORZADAS

"TRENTO"

"BOLOGNA"

EL ADEM

90.° DIV. LIG. AFRICA NORD

ELEMENTOS DE EXPLORACION

TRIGH CAPPUZZO

"PAVIA"

TRIGH el ABD

R.E.C.A.M.

7.° DIV. ACORAZADA

2.° DIV. NEO-ZELANDESA

7.° DIVISION ACORAZADA

BRIGADA DE LA GUARDIA

1.° DIV. SUD-AFRICANA

4.° DIV. INDIA

GOT el HAMRA

BIR el HERMAT

BIR el HACHEIM

BIR el GOBI

ELEMENTOS DE EXPLORACION

DERNA

MAR MEDITERRANEO

BOMBA

MARAUA

TMIMI

MECHILI

AIN el GAZAL

TOBRUK

GAMBUT

BENGASI

REGINA

SOLUCH

ACROMA

EL ADEM

Bardia

SIDI BARRANI

BIR HACHEIM

SIDI REZEGH

SOLLUM

BUQBUQ

MARMARICA

CAPUZZO

MSUS

BIR el GOBI

BIR SCEFERZEN

ANTELAT

MADDALENA

AGEDABIA

CIRENAICA

A MARSA MATRUH

GIARABUB

SIWA

AUJILA

GIALO

0 50 100 150 200 250 Km.

SIDI OMAR

GAMBUT

VIA BALBIA

GASR el ARIB

4.° DIVISION INDIA

Bardia

PLAZA DE BARDIA

SIDI AZEIZ

SOLLUM

CAPUZZO

SECTOR DE HALFAYA

GABR SALEH

2.° DIVISION SUDAFRICANA

BIR GIBNI

TRIGH el ABD

BIR SCEFERZEM

GASR el ARIB

La retirada fue iniciada por la agrupación de artillería de sitio del general Boettcher. La División «Pavia» y la 90.ª División ligera fueron las primeras en ocupar las nuevas posiciones de El Gazala. La División «Ariete» empezó su retirada hacia la zona de Hagfet Sciaaban-Hagfet en Nezha, mientras que el Afrika Korps se retiraba hacia Sidi Muftah.

Rommel ordenó a la División «Savona» que abandonara los centros de resistencia de Cova, D'Avanzo y Bir Chirba, para replegarse sobre los de Cirene, Faltembacher y Halfaya. Desde estos últimos centros y desde la plaza de Bardia se debería cortar el extremo de la Via Balbia para obstaculizar la llegada de refuerzos ingleses. Rommel había pedido al Alto Mando que intentara evacuar a estas unidades por mar, pero al final se decidió que su acción sería mucho más eficaz si permanecían donde estaban, ya que de este modo entretendrían a numerosas fuerzas inglesas.

La batalla por la liberación del cerco de Tobruk ya había terminado. Ahora, los ingleses estaban en situación de explotar su éxito, pero antes creo necesario analizar brevemente los hechos. Las fases sucesivas de la batalla de Tobruk fueron: los ingleses pasaron por la brecha entre Bir el Gobi y Sidi Omar para atacar por retaguardia la línea del cerco de Tobruk. Tras unos tanteos de Rommel, los blindados ingleses fueron cercados en Sidi Rezegh y gracias al avance un tanto precipitado de Rommel hacia Egipto se pudieron reorganizar y acumular efectivos. Los neozelandeses se introdujeron al oeste de Bardia y atacaron desde allí la línea del cerco. Rommel volvió a intentar cercar a los neozelandeses. Mientras tanto, los ingleses atacaban en Bir el Gobi cuando en realidad Rommel suponía que se encontraban en El Azeiz y Bardia. Ante la subsiguiente amenaza de envolvimiento de las tropas del Eje, considera más prudente ordenar la retirada hacia El Gazala.

Durante la descripción de los hechos ocurridos en el mes anterior ya hemos analizado los errores cometidos por los ingleses. Ahora vamos a estudiar los fallos cometidos por Rommel: en principio, despreció los informes iniciales en el sentido de que los ingleses empezaban a desarrollar un ataque en serio, cuando él suponía que se trataba de un simple reconocimiento en fuerza. Por ello continuó preparando su ataque contra Tobruk. Cuando se lanzó a perseguir a los ingleses en retirada no concentró a las tropas motorizadas italianas en la retaguardia de la línea del cerco. Por otra parte, mantuvo su radio en silencio, al principio por costumbre y después a causa de una avería. Esta falta de comunicación la mantuvo entre el 23 y el 26 de noviembre. Dejó el mando en manos de sus jefes de Estado Mayor y acompañó al general Cruewell en una misión de persecución que podía haber realizado este general. Olvidó que ya no era un general de división, sino un capitán general que tenía bajo su responsabilidad todo el mando de un ejército compuesto por otras ocho divisiones. De este modo obligó a Bastico a hacerse cargo del mando, mientras él acompañaba a las dos divisiones de Cruewell. Un mariscal, jefe de un ejército de diez divisiones, tiene como única misión la coordinación de la acción de las grandes unidades que tiene bajo su mando. Además, hay que tener en cuenta que durante toda la batalla olvidó informar regularmente a sus superiores inmediatos, como tampoco informó al general Bastico de sus propias intenciones, de las órdenes impartidas y de los resultados conseguidos.

El impulso de perseguir a las tropas blindadas que él creía en retirada, sin disponer de informes previos de la aviación de reconocimiento que confirmaran sus sospechas, permitió a los ingleses reorganizarse y volver sobre sus pasos. Ya sabemos también el papel que jugó la mala suerte.

El repliegue se materializa a partir del 9 de diciembre. Las Divisiones «Brescia» y «Trento» contienen en Acroma, en la cota 209, un fuerte ataque inglés, mientras que la División «Pavia» y los restos de la División «Bologna» llegan a El Gazala durante los días 9 y 10. Ese mismo día parte del oasis de Gialo una patrulla del LRDG con misión de atacar el campo de aviación de

RETIRADA SOBRE LAS POSICIONES DE AIN EL GAZALA

9-10 DE DICIEMBRE 1941

FUERZAS ITALIANAS

FUERZAS ALEMANAS

FUERZAS BRITANICAS

Posiciones intermedias de las unidades motorcorazadas para proteger la retirada

Posiciones Italo-Germanas el día 11 de diciembre de 1941

BOMBA

Golfo de Bomba

GASR el AMBAR

AIN el GAZALA

SIDI DOUD

VIA BALBIA

"BRESCIA"

8.ª DIV. BRITANICA

TOBRUK

ACROMA

FUERZAS QUE COMPRENDEN CASI 2 DIVISIONES REFORZADAS.

"TRENTO"

EL ADEM

90.ª DIV. LIG.

"BOLOGNA"

"PAVIA"

TRIGH CAPPUZZO

R.E.C.A.M.

TRIGH el ABD

ELEMENTOS DE LA 7.ª DIV. BLINDADA Y DE LA 2.ª DIV. NEO-ZELANDESA

"AFRICA KORPS"

GOT el HAMRA

BIR el HERMAT

BIR el HACHEIM

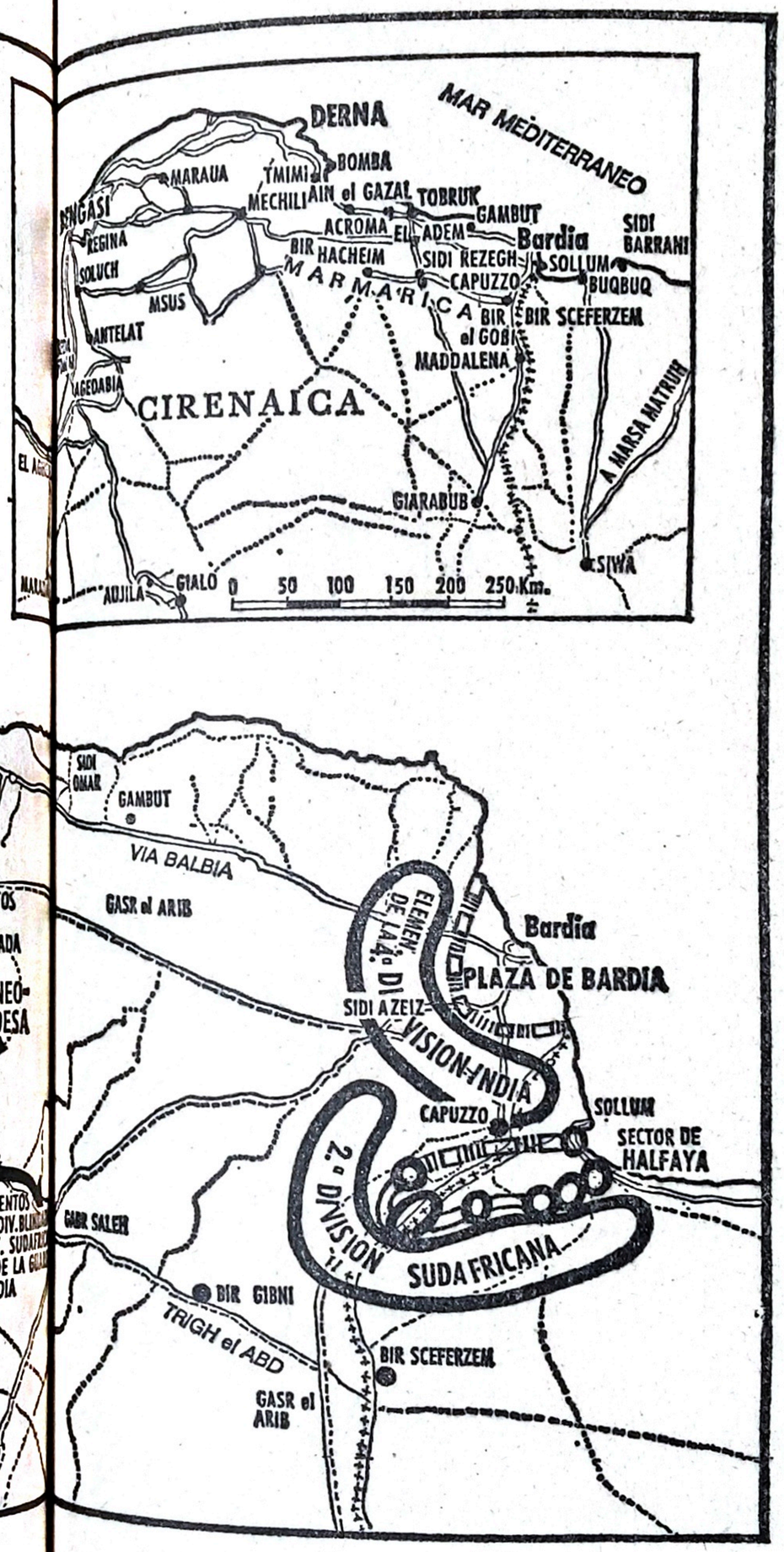
"TRIESTE"

"ARIETE"

BIR el GOBI

"AFRICA KORPS"

ELEMENTOS DE LA 7.ª DIV. BLINDADA DE LA 1.ª DIV. SUDAFRICANA 22.ª BRIGADA DE LA GUARDIA 4.ª DIVISION INDIA



El Agheila y el pequeño desembarcadero de Marsa el Brega. Cuando la patrulla llegó al campo de aviación lo encontró vacío y el ataque contra Marsa el Brega no pudo realizarse a causa del intenso tráfico de las fuerzas del Eje sobre la Via Balbia. Por ello, la patrulla se limitó a realizar varios ataques contra pequeñas unidades aisladas.

La línea de El Gazala se organizó de la siguiente forma, de norte a sur: en primera línea la División «Brescia», sobre el kilómetro 123 de la Via Balbia, desde la cota 22 a Sidi Resciac. La División «Trento» fue situada desde Sidi Resciac a la cota 190, en Dhar es Sceheibat.

En segunda línea se situó la División «Pavia», desde el mar hasta el kilómetro 107 de la Via Balbia, a la cota 181 de Carmuset, la cota 192 de Bir Naghia y la cota 208 de Alam Hamza. Más al sur, la División «Bologna», en la zona de Gasr el Ambar. Las tropas blindadas italianas fueron colocadas al sur de la División «Trento» y al suroeste de ellas fue colocado el Afrika Korps. La 90.ª División ligera se retiró hacia Agedabia para reforzar a las tropas italianas de bersaglieri que guarnecían este punto tan importante.

Rommel, cuyo puesto de mando había sido trasladado a Derna, mantenía su opinión de que la Cirenaica era indefendible y por ello preparaba el plan de retirada de todas las unidades no motorizadas en escalones sucesivos marcados por las líneas Derna-Mechili, Berta-Chaulan, Bengasi y Agedabia. Si no se podía defender Agedabia, la retirada se prolongaría hasta Buerat.

Durante la noche del 11 al 12 de diciembre, las Divisiones «Trento» y «Brescia» fueron retiradas a retaguardia de la segunda línea, para ser transportadas el día 12, la primera al suroeste de la División «Bologna» y la segunda a Derna. Las tropas acorazadas deberían sostener la línea de cobertura para permitir el traslado de la División «Pavia» a Mechili en cuanto esto fuera posible.

Mientras tanto, el general Ritchie había reorganizado sus tropas, agregando la 7.ª División blindada al XIII Cuerpo de Ejército, al que había encomendado la misión de perseguir y atacar al enemigo en retirada, mientras el resto del XXX Cuerpo de Ejército se dedicaba a reducir las guarniciones enemigas que habían quedado en la frontera.

Lanzó a la V Brigada neozelandesa y a la Brigada polaca contra las posiciones defendidas por los italianos, mientras que la 4.ª División india y la 7.ª División blindada intentaban envolver el flanco derecho de las fuerzas del Eje por Tmimi, Derna y Mechili.

El día 12 se produjeron intensos ataques ingleses contra la línea de El Gazala, sobre todo frente a la cota 208 de Alam Hamza. Estos ataques corrieron a cargo de la IV Brigada inglesa. Más al sur de Agedabia, los ingleses ocuparon el oasis de Marada.

Al día siguiente continuaron los ataques ingleses contra Alam Hamza, pero las fuerzas del Eje consiguieron lanzar refuerzos a la División «Savona» y a Bardia.

El día 14, las patrullas del LRDG atacaron los campos de aviación de Sirte y Tamet. El primer ataque fracasó, pues la guarnición estaba alerta e impidió el acercamiento de las patrullas, que se retiraron hacia sus bases. Sin embargo, durante el ataque contra el aeropuerto de Tamet, se destruyeron 24 aparatos y los depósitos de combustible.

Este mismo día la artillería pesada y los servicios de la línea de El Gazala se retiraron hacia Derna. Bastico temía que Rommel quisiera retirarse con todo el Afrika Korps, dejando abandonadas a su suerte a las divisiones italianas que en aquellos momentos resistían muy bien los ataques combinados de neozelandeses y polacos. En una reunión celebrada en Derna se decidió la retirada a la línea Mechili-Derna. A esta reunión asistieron Bastico, Rommel y Gambara. Este último había sido nombrado jefe de Estado Mayor de Bastico, siendo sustituido al mando de las divisiones acorazadas italianas por el general Piazzoni.

Los aviones alemanes de reconocimiento descubrieron una gran concentración de vehículos ingleses en la zona de Sidi Barrani. Esta información reforzó aún más la idea de Rommel.

El repliegue se inició con orden y los poderosos ata-

ques ingleses fueron detenidos y contrarrestados por los contraataques germano-italianos.

Durante el día 15 los ingleses atacaron con gran dureza las cotas 181, 186 y 208 de la línea de El Gazala, así como la cota 204 en Sidi Breghisc, en el ala derecha de la línea. Durante el transcurso de un contraataque italiano, quedó cercada la XXII Brigada de la Guardia, y las tropas acorazadas italianas hicieron 800 prisioneros, entre los que se hallaba un general. Sin embargo, el general Ritchie mantuvo la presión y el día 16 se materializaba la retirada. Por la tarde de ese mismo día, la División «Brescia» se retira hacia Derna y la División «Bologna» lo hace hacia Berta. Por la noche, las Divisiones «Trento» y «Pavia» se repliegan hacia Tmimi, mientras que el general Cruewell se retira con sus fuerzas acorazadas hacia Mechili. La retirada se lleva a cabo mientras los ingleses continúan su presión, aunque ésta es ya tan tenue que más que presión podría calificarse de observación armada.

Los generales Cavallero y Kesselring volaron desde Roma para entrevistarse con Rommel ante la noticia de la retirada. Deseaban convencer a Rommel de que había que ganar tiempo hasta que pudieran llegar más refuerzos. La reunión se celebró el día 17 en Berta. Al principio, Rommel se mostró de acuerdo en resistir en la línea Derna-Mechili. Sin embargo, las noticias que llegaron le decidieron a retirarse hasta Agedabia. Según los informes proporcionados por la observación aérea, la 7.ª División blindada inglesa se desplazaba a toda prisa hacia la línea Derna-Mechili, y ante el temor de verse envuelto en una maniobra similar a la realizada por el genial O'Connor en la campaña anterior, ordenó la retirada. Cavallero quedó horrorizado. Bastico y Gambara no se opusieron abiertamente, aunque adoptaron una actitud similar a la de Cavallero. La cuestión quedó zanjada cuando Rommel preguntó a Bastico si disponía de un plan mejor. Bastico no pudo contestar. La situación táctica se imponía sobre la política y las emociones.

Las tropas acorazadas del Eje se retiraron por las pistas situadas al sur de las Montañas Verdes. La rapidez de la retirada sorprendió a los ingleses. El contacto con las tropas del Eje no volvió a restablecerse hasta el día 22 en Beda Fomm y Antelat.

El día 25, Rommel establecía su puesto de mando en Agedabia, colocando en posición a sus tropas no motorizadas y creando una reserva móvil con las tropas acorazadas.

Por su parte, los ingleses entraban en Bengasi aquel mismo día.

El talón de Aquiles de toda esta situación lo constituían los convoyes. El día 9 salió el crucero ligero *Luigi Cadorna*, transportando combustible hasta Bengasi y regresando a Italia al día siguiente con 900 prisioneros a bordo. Ese mismo día, el submarino inglés *Porpoise*, al mando del capitán de corbeta Pizey, hundió al mercante *Sebastiano Vernier*, de 6.400 toneladas, cuando éste volvía de Bengasi con otros 2.000 prisioneros. Poco después, el buque hospital *Arno* conseguía salvar a 1.800 de ellos. El día 11, el crucero *Cadorna* repitió un nuevo viaje hacia Libia con la misma carga.

El día 13, la 4.ª División de cruceros, al mando del almirante Antonino Toscano, formada por el *Di Barbiano* y el *Di Guissano*, junto con el torpedero *Cigno*, salieron con destino a Trípoli completamente cargados de combustible. Estos tres buques fueron descubiertos por los aviones ingleses de reconocimiento con base en Malta y poco después tenían que refugiarse en Palermo. Volvieron a salir del puerto, pero en esta ocasión fueron descubiertos a la altura de Bugia por los destructores ingleses *Sikh*, *Legion*, *Maori* y el holandés *Isaac Sweers*, que a las órdenes del comodoro Stokes se trasladaban de Gibraltar a Alejandría. Los destructores atacaron y los cruceros italianos, que llevaban las cubiertas materialmente saturadas de bidones de combustible, pronto se convirtieron en dos formidables antorchas. En dos minutos murieron más de 900 hombres.

Ese mismo día 13 zarpaban cinco mercantes escoltados por 8 destructores que contaban con la cobertura próxima de los acorazados *Caio Duilio*, *Littorio* y *Vittorio*

Veneto, acompañados por otros dos cruceros y siete destructores. El submarino inglés *Urge*, al mando del capitán de corbeta Tomkinson, consiguió torpedear al *Veneto*, averiándolo. Su compañero de patrulla, el *Upright*, hundió al mercante *Fabio Filzi*, de 6.900 toneladas, que transportaba 22 carros de combate, así como al *Carlo del Greco*, de 6.900 toneladas, que llevaba otros 23 carros de combate. Los restantes mercantes pudieron desembarcar en el puerto de Bengasi 22 carros, piezas de artillería y suministros y otros 23 carros en el puerto de Trípoli. Estos fueron todos los suministros que se recibieron en Libia durante un período tan crucial.

La retirada de las tropas del Eje se hizo con tanta meticulosidad que cuando los ingleses entraron en Bengasi no encontraron nada utilizable. Los alemanes pudieron desmontar las baterías de costa, vaciar todos los almacenes y evacuar los servicios del puerto. El último en salir fue el buque hospital *Virgilio*, llevándose a todos los heridos y al personal sanitario. Rommel no se explicaba cómo no se les habían adelantado los ingleses. No lo hicieron porque ellos también tenían graves problemas con los suministros, ya que todas las reservas y depósitos preparados con anterioridad junto a la frontera de Egipto se habían agotado durante la Operación Crusader, y ahora había que traerlo todo desde el delta del Nilo.

Durante los días 23 y 24 la XXII Brigada blindada y la XXII Brigada de la Guardia, hicieron varios intentos de avance, pero fueron rechazadas. Estos intentos se repitieron el día 28, cuando los ingleses atacaron con 90 carros de combate y el Afrika Korps se les enfrentó con sólo 60. El resultado de este encuentro fue abrumador para los ingleses que perdieron 37 unidades, mientras que los alemanes sólo perdieron siete. No obstante, los ingleses volvieron a atacar el día 30, perdiendo otros 23 carros más, por siete alemanes. A partir de entonces ya no se repitieron los asaltos y las actividades se limitaron a simples tanteos de patrullas. Las patrullas del LRDG salieron del oasis de Gialo transportando a unos comandos que iban a atacar los campos de aviación de Nofilia y de Arco de Mármol. Los comandos llegaron a las inmediaciones de sus objetivos el día 28 y el ataque no tuvo éxito. Cuando regresaban, las patrullas fueron descubiertas y atacadas por un caza alemán «Me-109» y por varios «Stuka», que les causaron numerosas bajas. Los supervivientes llegaron a Gialo el 1.º de enero de 1942, con un solo vehículo.

El día 30, el XXX Cuerpo de Ejército inglés lanzó un fortísimo ataque contra Bardia que se rindió el 2 de enero, después de que los ingleses se apoderaran del último depósito de víveres y municiones. Rommel dice del general De Georgis, jefe del conjunto de centros de resistencia defendidos por la División «Savona»: «Demostró ser un jefe excelente durante los dos meses en que las fuerzas germano-italianas estuvieron bajo su mando».

Hasta que no cayeron las guarniciones de la frontera, las pérdidas del Eje se elevaban a unos 18.000 hombres, entre muertos, heridos y desaparecidos. Al caer Bardia, Sollum y Halfaya, estas pérdidas se elevaron en otros 14.000 hombres. Según las *Memorias* de Churchill, los ingleses perdieron 2.908 muertos, 7.457 desaparecidos y 7.339 heridos, lo que hace un total de 17.704 bajas.

Por otra parte, las fuerzas del Eje perdieron 340 carros de combate y los británicos 278.

El día 11 el conde Ciano, ministro de Asuntos Exteriores de Italia, recibió en su despacho al encargado de negocios norteamericano para comunicarle que a partir de aquella misma fecha Italia se consideraba en guerra con los Estados Unidos. De este modo se consumaba el proceso irreversible de una guerra «larga». Desde luego, nadie creía ya que la lucha fuera a rendir algún fruto provechoso. Italia se enfrentaba ahora con su destino, y como consecuencia de sus pactos con Alemania y el Japón, con la potencia técnico-militar más grande de la tierra. No sólo se plantearon miles de problemas humanos, resultado de los numerosos italianos que te-

nían parientes en los Estados Unidos, sino que, además, desaparecía por completo la más mínima posibilidad de ganar la guerra, desde el punto de vista estrictamente militar.

Dejando aparte estas consideraciones y volviendo a la situación concreta que estamos revisando, hay que señalar que en el sector del Mediterráneo iba a cambiar de inmediato uno de los factores, y precisamente de los más importantes. Como consecuencia de la petición de Mussolini, hecha el 2 de diciembre, Hitler decidió trasladar a Sicilia el II Cuerpo Aéreo alemán, en vista de su escasa utilidad en el frente ruso. Esta orden quedó reflejada en uno de los apartados de la directriz número 38.

El II Cuerpo Aéreo, junto con el X, que estaba en Grecia, quedarían a las órdenes del mariscal Kesselring. El II Cuerpo Aéreo estaba mandado por el general Loerzer y su jefe de Estado Mayor era el coronel Diechmann.

El cuerpo estaba constituido por las siguientes unidades:

Cinco grupos de bombardeo, con aparatos «Ju-88-A4».

Un grupo de bombardeo con aparatos «Ju-87» del tipo «Stuka».

Otro grupo de caza nocturna, con aparatos «Ju-88».

Un grupo de caza pesada, con aparatos «Me-110».

Cuatro grupos de caza de escolta, con aparatos «Me-109-F».

En total contaba con 325 aparatos que fueron situados en los campos de aviación de Catania, Gerbini, Trapani, Comiso y Gela, todos ellos en Sicilia.

Al igual que, según se pensaba, la presencia de esta masa de aparatos alemanes en Sicilia iba a cambiar de inmediato la situación en el Mediterráneo, la entrada de los Estados Unidos en la guerra también produciría cambios trascendentales, aunque a más largo plazo. Al día siguiente del ataque japonés contra Pearl Harbour, Churchill decidió ir a los Estados Unidos para entrevistarse con Roosevelt, al mismo tiempo que Inglaterra

declaraba la guerra al Japón. El rey consintió en la realización de este viaje y el día 9 se telegrafió a Washington, pidiendo la necesaria autorización. Al recibir una contestación afirmativa, el primer ministro embarcó el día 12 en el acorazado *Duke of York*, que había entrado en servicio hacía poco.

Entre los problemas que deseaba discutir con respecto a la guerra en Africa, pensaba plantear los siguientes:

Eliminar el peligro de la presencia de las tropas del Eje en Libia.

Hacer todo lo posible para incorporar toda el Africa septentrional francesa a las filas aliadas.

Ejecución de la Operación Gimnasta, planeada por el Estado Mayor inglés, en la que se preveía el desembarco de dos divisiones de infantería y una blindada en el norte de Africa, si se conseguía un acuerdo con los franceses de Vichy.

Ver la posibilidad de que los Estados Unidos prepararan un contingente de más de 150.000 hombres durante los seis meses siguientes al desembarco inglés, para que desembarcaran en Casablanca y otros puertos africanos del Atlántico, con objeto de seguir a las tropas inglesas y entrar en lucha contra las tropas del Eje desde Túnez.

Establecer medidas de previsión contra la posible y casi segura reacción alemana ante tal desembarco. En este aspecto, contaba casi con la seguridad de que España no permitiría el paso de las tropas alemanas por su territorio para que éstas ocuparan Gibraltar.

Churchill llegó a Washington el 22 de diciembre y aquella misma tarde comenzaron las conversaciones sobre la dirección de la guerra en Africa.

Al día siguiente, los norteamericanos presentaban el borrador de la Carta del Atlántico.

Al saberse la noticia de que el Japón había entrado en la guerra y de que toda Asia y Oceanía estaban amenazadas, el general De Gaulle insistió cerca del Go-

bierno inglés sobre el peligro que podría suponer la amenaza japonesa sobre la isla de Madagascar, así como acerca de la necesidad de hacer frente a esta posibilidad.

Además de las actividades navales ya citadas, las más importantes fueron:

El día 1.º los bombarderos «Blenheim» con base en el aeropuerto de Luka, en Malta, hundieron en la costa tunecina al petrolero alemán *Richenfelds*, de 10.000 toneladas. El día 11 el submarino inglés *Talisman*, al mando del capitán de corbeta Willmott, hundió un mercante de 4.000 toneladas perteneciente a un convoy que se dirigía desde Brindisi a Libia. Entre el 6 y el 16 de noviembre los submarinos alemanes *U-431* y *U-557* operaron entre las zonas de Alejandría y Tobruk. El primero torpedeó el día 13 al barco aljibe *Myriel*, de 3.500 toneladas. El segundo, al mando del capitán de fragata Paulsen, hundió al crucero inglés *Galatea* durante la noche del 14 al 15; sin embargo, al regresar a Salamina fue abordado por error por el torpedero italiano *Orione*, hundiéndose. El día 11, el submarino italiano *Caracciolo*, de la clase *Saint Bon*, que era el tipo mayor de submarino italiano, con 2.160 toneladas, se dirigía desde Bardia hacia Tarento cuando divisó un convoy inglés, al que atacó sin éxito, siendo obligado a subir a la superficie a causa de las cargas de profundidad. El submarino fue hundido por el destructor *Farndale*.

Durante todo el tiempo que duró el cerco de Tobruk, las unidades de la flota inglesa del Mediterráneo transportaron entre el 12 de abril y el día de su liberación por el 8.º Ejército inglés, un total de 32.667 hombres y 33.946 toneladas de suministros, evacuando 34.115 hombres, 7.516 heridos y 7.097 prisioneros. El precio pagado por la obtención de estos resultados tan excelentes fue la pérdida de dos destructores, tres cañoneros, siete cazasubmarinos y dragaminas, un crucero minador, siete mercantes y seis pequeños barcos de cabotaje. Entre las naves averiadas se contaban siete destructores, un

cañonero, once cazasubmarinos y dragaminas, tres pequeños mercantes, un velero y un transporte de tropas.

Entre los días 8 y 11 la escuadra de cruceros del contraalmirante Vian, compuesta por los cruceros *Naiad*, *Galatea*, que fue hundido días después, y *Euryalus*, acompañada por los destructores *Jervis*, *Jackal*, *Javelin*, *Griffin* y *Hostpur*, realizó una salida para atacar el tráfico mercante con Libia y bombardear Derna. El *Jackal* resultó grevemente averiado por los aviones torpederos italianos.

Como consecuencia de los esfuerzos italianos para proteger mejor los convoyes con destino a Libia, tuvo lugar la llamada primera batalla naval de Sirte.

El día 15 zarparon de Alejandría los cruceros del contraalmirante Vian, el *Naiad*, el *Euryalus* y el *Carlisle*, acompañados por catorce destructores y por el petrolero *Breconshire*, de 9.800 toneladas. La formación naval se dirigió hacia Malta. De esta isla salieron a su encuentro, el día 16, los componentes de la Fuerza K, los cruceros *Neptune*, *Aurora* y *Penelope*, acompañados por seis destructores, con la misión de hacerse cargo del petrolero hacia la mitad del trayecto y escoltarlo hasta Malta.

Ese mismo día zarpaba de Nápoles un convoy compuesto de cuatro grandes mercantes, escoltados por ocho destructores. Al sur del estrecho de Mesina el acorazado *Caio Duilio*, al mando del almirante Bergamini, se hizo cargo de la protección del convoy, acompañado por la 7.ª División de cruceros del almirante De Courten, con los cruceros *Duca D'Aosta*, *Attendolo* y *Montecuccoli* y los destructores *Aviere*, *Ascari* y *Camicia Nera*. A esta escolta inmediata se unió otra escuadra de cobertura lejana al mando del almirante Iachino, formada por los acorazados *Littorio*, *Andrea Doria* y *Giulio Cesare*, la 3.ª División de cruceros del almirante Parona, con el *Gorizia* y el *Trento* y diez destructores. Todo este conjunto de naves se dirigió hacia Trento.

Esta espléndida demostración de fuerza de la escuadra italiana, un tanto desproporcionada para la pequeña magnitud del convoy, que no podía ser mayor a causa de las limitaciones en la capacidad de desembarco de

los puertos de Libia, era prácticamente todo lo que la marina italiana podía poner en servicio en aquellos momentos. También se hallaban dispuestas todas las fuerzas aéreas, tanto italianas como alemanas, que podían entrar en acción.

Por esta vez, parecía que se iban a invertir los papeles.

En efecto, la aviación alemana de reconocimiento localizó a las 9 de la mañana a la formación naval del almirante Vian con rumbo hacia el oeste, confundiendo al petrolero *Breconshire* con un supuesto acorazado. El almirante Iachino supuso que se trataba de la flota del almirante Cunningham, que había zarpado para atacar al convoy italiano. Esta suposición se vio reforzada cuando llegó la noticia de que la Fuerza K de Malta también había abandonado su base.

En realidad Cunningham ya sabía que la escuadra italiana había partido, pero él no podía salir de Alejandría porque no le quedaban más destructores para escoltar a sus acorazados. Por eso ordenó a Vian que evitara el encuentro con el enemigo hasta la noche. De este modo daba tiempo al petrolero a llegar a puerto seguro y por la noche siempre se podría atacar con la ayuda del radar.

Durante la noche del 19 al 20, la Fuerza K, que tenía la orden de dejar que el petrolero fuera solo a Malta para poder dedicarse a atacar al convoy italiano, se metió en el campo de minas número 4, tendido frente al puerto de Trípoli: el *Neptune* fue el primero en chocar con una mina. Su cámara de máquinas de proa quedó destrozada y el buque detuvo su marcha. El *Aurora* y el *Penelope*, que le seguían en columna, cayeron a estribor e invirtieron el rumbo 180 grados, pero los dos chocaron con sendas minas. El *Aurora* quedó detenido y volvió a chocar con otra mina; como consecuencia de esta explosión murieron 107 hombres y otros 30 quedaron heridos. El *Penelope* sufrió averías menos graves y pudo salir lentamente del campo. El *Neptune* volvió a chocar con otra mina y el destructor *Kandahar*, que se acercó para remolcarlo, también chocó con otra, quedando al garete y sufriendo 73 bajas. El *Neptune* chocó con un tercer artefacto, y como consecuencia de esta última explosión el buque volcó y murieron los 550 hombres de su dotación, de los que sólo se salvó uno. El destructor *Jaguar* recogió después 24 náufragos del *Kandahar* y lo hundió con un torpedo.

El almirante Vian, que en esta ocasión fue descubierto por la aviación del Eje y por las fuerzas navales italianas, fue bombardeado, entablando un duro combate artillero con el *Littorio*, viéndose finalmente obligado a retirarse a toda velocidad hacia Alejandría.

La motonave italiana *Ankara* se destacó del convoy y el día 18 llegaba sin novedad al puerto de Bengasi, descargando allí vehículos blindados y combustible y embarcando enfermos, heridos y soldados. Después, zarpó acompañando a los restantes barcos surtos en el puerto, llegando a Trípoli el día 22. El día 23 se iniciaron y terminaron las destrucciones de las instalaciones del puerto. Por la tarde de aquel mismo día zarpó el buque hospital *Toscana*, escoltado por el torpedero *Calliope*, en el que embarcó el jefe de la base naval, almirante Manfredi. Los ingleses tardaron un mes en reorganizar y habilitar el puerto.

Los restantes mercantes del convoy italiano llegaron a Trípoli durante la mañana del día 19. Se trataba del primer éxito de la marina italiana, después de dos meses de angustias y pérdidas que parecieron interminables.

Pero eso no era todo. Parecía como si la suerte se hubiera puesto de pronto del lado de los italianos.

La 10.ª Flotilla Mas preparó la Operación E-A-3. Después del hundimiento del *Barham*, el almirante Cunningham sólo disponía de los acorazados *Queen Elizabeth* y *Valiant*. El jefe de operaciones de la Flotilla Mas, capitán de fragata Forza, preparó su destrucción mediante nadadores de combate.

El 3 de diciembre, el submarino *Scire*, que tantas veces había penetrado en la bahía de Algeciras, zarpó de La Spezia y durante la noche cargaba, fuera del puerto, tres artefactos «SLC», dirigiéndose después hacia Mesina, donde desde alta mar recibió las últimas noticias sobre los reconocimientos aéreos realizados sobre

Alejandría. El día 9 llegaba a Puerto Lago, en la isla de Lero. Dos días después llegaban al mismo lugar los equipos de nadadores de combate que tenían que conducir los torpedos tripulados.

El día 14 salió de Lero el submarino *Zaffiro*, al mando del capitán Lombardi, dirigiéndose hacia las bocas del Nilo, a Roseta, con la misión de esperar para intentar recoger a los nadadores de combate que pudieran escapar después de la ejecución de su arriesgada misión.

El *Scire* llegó a la bocana del puerto de Alejandría durante la noche del 18 al 19, lanzando a los tres «SLC» y regresando inmediatamente a Lero, a donde llegó el 21 para después dirigirse a La Spezia, entrando en su puerto el día 29.

El primer «SLC», tripulado por Dela Penne y Bianchi, penetró en el puerto, se acercó al *Valiant*, de 32.000 toneladas, colocó las cargas explosivas y hundió el barco. Los dos nadadores italianos cayeron prisioneros.

El segundo «SLC», tripulado por Marceglia y Schergat, tuvieron la misma suerte con el *Queen Elizabeth*, de 30.000 toneladas. Consiguieron llegar a tierra, pero fueron hechos prisioneros en Roseta por la policía egipcia, que los entregó a los ingleses.

El tercer «SLC», de Martellotta y Marino, entró y atacó al petrolero *Saqona*, de 7.750 toneladas, así como al destructor *Jervis*, que se encontraba junto al anterior, petroleando. Ambos buques quedaron gravemente averiados. Los tripulantes del «SLC» también cayeron prisioneros.

El poco fondo en que estaban anclados los cuatro navíos averiados permitió recuperarlos después de larguísimos esfuerzos. Pero de momento, Cunningham se había quedado sin acorazados, ya que tampoco le podían enviar ninguno desde el Extremo Oriente, donde los japoneses habían hundido junto a la península de Malaca al *Repulse* y al *Prince of Wales*.

Por primera y única vez, la escuadra italiana se encuentra en absoluta superioridad en el Mediterráneo. Pronto se van a notar los efectos de esta superioridad así como la supremacía aérea conseguida gracias al refuerzo de la aviación alemana.

El crucero auxiliar *Kormoran*, al que en nuestra última reseña sobre las actividades de los cruceros auxiliares alemanes habíamos dejado dirigiéndose hacia Australia para minar algunos accesos a los puertos principales, se encamina hacia un final glorioso. El 19 de noviembre avistó a un navío de guerra que sólo podía ser enemigo. El *Kormoran*, que iba enmascarado como buque mercante neutral, se preparó para luchar.

En efecto, la nave de guerra era el *Sydney* que se fue acercando inocentemente, preparándose para reconocer aquella nave solitaria. Cuando se encontraba a 1.000 metros de distancia, el *Kormoran* rompió el fuego con todas sus piezas: cañones, ametralladoras, torpedos y hasta fusiles. El *Sydney* reaccionó con demasiada lentitud, tanta que ni siquiera maniobró para esquivar un torpedo que le alcanzó bajo las dos torres de proa, inutilizándolas e incendiándolas. El *Sydney*, materialmente acribillado por los cañones del *Kormoran*, disparó su artillería, produciendo varios incendios en el buque alemán. Poco después, el *Sydney* quedaba sin gobierno y se fue alejando lentamente, rompiéndose el tiro artillero a los 9.000 metros.

Al no poder atajar los incendios producidos en la nave, la tripulación del *Kormoran* se vio obligada a abandonarlo, y poco después desaparecía el buque corsario alemán al estallar las 300 minas que llevaba estibadas en la popa. El *Sydney* también se hundió, aunque no se conocen detalles de lo ocurrido a bordo, pues no se salvó ninguno de sus tripulantes. Entre los marinos alemanes recogidos por diversos mercantes y entre los que pudieron llegar a Australia por diversos medios totalizaron 320 supervivientes del combate. El *Kormoran* había apresado o hundido un total de once barcos enemigos, con 70.000 toneladas de registro bruto.

Después de su actuación en el océano Pacífico, el *Atlantis* entró en el Atlántico sur, doblando el cabo de Hornos. Más tarde abasteció de petróleo al submarino *U-68* durante su viaje de regreso a Alemania y para realizar la misma operación quedó citado con el *U-126*, man-

dado por el capitán Bauer, a la altura de la isla de Ascensión.

El 22 de noviembre, cuando ambos buques estaban juntos, repostando combustible, fueron sorprendidos por el crucero inglés *Devonshire*, mandado por el capitán de navío Oliver. El *U-126* pudo hacer inmersión con tanta rapidez que su comandante Bauer, que estaba tomando un baño en el *Atlantis*, no tuvo tiempo de llegar al submarino. Por su parte, el *Atlantis* no pudo escapar a su suerte y fue hundido.

Al alejarse el *Devonshire*, que no se detuvo a recoger a los náufragos por miedo a ser hundido a su vez por el submarino, el *U-126* salió a la superficie, recogió a su comandante y remolcó a los botes salvavidas que fueron finalmente recogidos el 24 de noviembre por el submarino nodriza alemán *Pyton*.

El *Pyton* también fue hundido el 1.º de diciembre por el crucero inglés *Dorsetshire*, gemelo del *Devonshire*, cuando se encontraba abasteciendo de combustible a los submarinos *U-68* y *U-A*. Los tripulantes del *Atlantis* habían naufragado dos veces en menos de diez días.

El *Komet*, que desde que había franqueado el estrecho de Bering siempre había actuado en el océano Pacífico, entró ahora en el Atlántico, de regreso a Cherburgo, donde llegó el 26 de noviembre y a Hamburgo el día 30, después de diecisiete meses de campaña en los que navegó 87.000 millas, hundiendo o capturando siete buques con un total de 42.000 toneladas.

El 30 de noviembre zarpaba de Kiel el *Thor*, mandado por el capitán de navío Gimprich. Llevaba ya un sencillo equipo de radar y otro detector de emisiones de radares enemigos. Se dirigió hacia Burdeos, desde donde zarpó para el Atlántico central a mediados de enero de 1942.

20

Enero y febrero de 1942

Situación general. Grandes lluvias invernales. Ataques aéreos contra Malta. Operación M-43. Rendición de las guarniciones de Bardia y de la frontera. Operación Acróbata. El general Ritchie. Situación táctica y moral del 8.º Ejército inglés. Reorganización y planes alemanes. Rommel ataca de nuevo. Bengasi cambia de dueño. Fin de la Operación Acróbata. Consecuencias del ataque de Rommel. Madagascar. Actividades navales.

Los esfuerzos de la marina italiana empezaron a dar buenos resultados. La flota inglesa había visto desaparecer casi por completo a la Fuerza K basada en Malta, y se había quedado sin acorazados en Alejandría. Todo esto, unido al mal tiempo reinante, que inutilizó todos los campos de aterrizaje de Malta, a excepción del de Luka, único que disponía de una pista de asfalto, y a la reanudación de los ataques aéreos contra Malta, hicieron que los italianos pudieran transportar a Libia los necesarios refuerzos.

Las lluvias también cayeron torrencialmente sobre Cirenaica, haciendo intransitables casi todas las carreteras. El trayecto El Cairo-Bengasi, que normalmente se podía hacer en cuatro días, exigía ahora dos semanas de lucha continua contra el barro. Los campos de aviación ingleses de Berka, Benina, Barce, Magru y Soluch quedaron totalmente inutilizables y el de Zauiet Msus apenas estaba en medianas condiciones.

Todas estas dificultades y el hecho de que el puerto de Bengasi estuviera destruido obligó a los mandos ingleses a racionar víveres y combustibles, por lo que sus tropas quedaron totalmente paralizadas.

Es interesante hacer notar que Cirenaica se encuentra a la misma distancia de Trípoli que de El Cairo. Las operaciones pasadas y futuras demostrarán que llegar hasta allí es relativamente fácil para ambos contendientes, pero que lo realmente difícil es avanzar más allá de esta zona.

La aviación del Eje se dedicó a machacar los campos de aviación de Malta desde los primeros días de enero. Los aeropuertos instalados en Italia y Sicilia reunían condiciones mucho mejores que los campos de aviación ingleses.

El día 3 se produjo el primer gran ataque contra el aeropuerto de Luka, cuya pista de despegue fue jalonada con 162 grandes embudos producidos por las bombas. Este ataque, durante el que dos «Wellington» fueron destruidos en el suelo, casi inutilizó el aeropuerto. El bombardeo fue repetido los días 7 y 19, quedando destruidos otros once bombarderos ingleses. A partir del día 4 también se comenzó el ataque contra los demás campos de aviación, procediéndose de una forma casi continua y sistemática. Los pilotos ingleses estaban desesperados porque no podían despegar para combatir contra los atacantes, ni salvar en el aire a los aparatos estacionados en tierra. El 1.º de febrero sólo quedaban en la isla 28 «Hurricane» y esta cifra se vio reducida a 11 el día 16, después del intenso bombardeo sufrido por el campo de aviación de Takali. Por otra parte, en los pocos casos en que el «Hurricane» se enfrentaba con el «Me-109», solía salir malparado al ser más lento y menos maniobrero que su oponente.

El 16 de febrero sólo quedaban en la isla 22 aparatos operativos.

Como continuación del esfuerzo italiano por pasar convoyes de suministros a Libia, el 3 de enero se realizó la Operación M-43, con la salida de Mesina, Brindisi

y Tarento de un total de seis mercantes, escoltados por los acorazados *Littorio, Andrea Doria y Giulio Cesare,* los cruceros pesados *Gorizia* y *Trento* y 19 destructores y cinco torpederos. Once submarinos italo-germanos se mantuvieron al acecho en previsión de una posible salida de la flota inglesa desde Alejandría o Malta

Los submarinos ingleses *Ultimatum* y *Unique* intentaron atacar el convoy, pero ambos fueron rechazados por los aviones de escolta y los destructores. El convoy consiguió llegar sin novedad a su destino. Transportaba 55 carros de combate para el Afrika Korps y 20 vehículos blindados. El almirante Bergamini acababa de ganar una batalla para Rommel.

Se aclaraba por primera vez el problema de los transportes de suministros a Libia, aunque los convoyes del Mediterráneo no podían ser tan grandes como los convoyes aliados que cruzaban el Atlántico, y que llegaban a estar compuestos por medio centenar de buques, ya que el puerto de Trípoli no admitía más recepciones simultáneas. Pero, al menos, la flota y la aviación programaban sus operaciones de acuerdo con la amplitud que requería el problema. Mientras que en el mes de diciembre de 1941 sólo llegaron a Libia 39.093 toneladas de suministros, con unas pérdidas del dieciocho por ciento sobre lo embarcado, en el mes de enero llegaron 43.328 toneladas de materiales y 22.842 toneladas de carburantes, sin sufrir ninguna pérdida. Ya veremos los efectos inmediatos que produjo esta regularidad de suministros.

Las últimas fuerzas del Eje que resistían en Bardia y en la frontera acabaron por rendirse a los ingleses durante los primeros días de enero. Las operaciones en este sector fueron las siguientes:

A las cuatro de la madrugada del 31 de diciembre se inició el bombardeo inglés sobre Bardia y los centros de resistencia de Cirene y Faltembacher, utilizándose la artillería y la aviación. La 2.ª División sudafricana, al mando del general De Villiers, y la Brigada polaca, al

mando del general Kopainski, iniciaron el ataque a las nueve de la mañana sobre el sector de Bir, que fue ocupado al mediodía. Por la tarde, se produjo una profunda infiltración por el cauce del Uad el Mrega y la cota 147. Los sitiados contraatacaron al anochecer y volvieron a ocupar las líneas hasta los taludes de la Via Balbia.

Aquella misma noche se mantuvo un intenso fuego artillero a lo largo de todo el sector, que se concentró principalmente sobre la meseta situada entre los cauces del Uad el Mrega y el Uad el Ahmar. Tras esta preparación artillera, los ingleses llevaron a cabo otro ataque hacia el amanecer, que fue contenido por los defensores. Durante el 1.º de enero reinó la calma más absoluta en todo el frente.

Por la noche del 1 al 2 se realizó un nuevo ataque inglés sin previa preparación artillera, por lo que sorprendió al enemigo y los aliados consiguieron llegar hasta el poblado de Bardia. A la una de la madrugada, el general Schmitt telegrafiaba a Trípoli notificando la rendición. Al mediodía, la radio inglesa anunciaba la caída de Bardia donde los aliados hicieron 2.442 prisioneros italianos y 2.143 alemanes.

El 4 de enero, el general De Giorgis, comandante de la División «Savona», preguntó por radio al mando de Trípoli si existía posibilidad de evacuar por mar a los 6.000 hombres que defendían los restantes centros de resistencia, comunicando que sólo disponía de agua y víveres para dos días más. La contestación a su pregunta fue negativa.

Entre el 4 y el 7 de enero la artillería aliada bombardeó constantemente los centros de resistencia de Cirene y Halfaya y el día 8 fueron destruidos los pozos de agua salobre. Dos días más tarde, la aviación del Eje lanzaba suministros a los sitiados, aunque en cantidad insuficiente. El día 11 los aliados ocuparon algunas posiciones en el centro Sollum sur y al día siguiente los barcos de guerra ingleses bombardearon las posiciones enemigas, uniendo su tiro al de la artillería de campaña. El 2.º Regimiento del Transvaal ocupó el día 13 el centro de resistencia de Sollum sur. Mientras tanto, las restantes tropas de la II Brigada sudafricana,

tropas de franceses libres, la I Brigada blindada y la 2.ª División sudafricana se prepararon para atacar los restantes núcleos de resistencia.

A las dos de la tarde del 14 de enero, De Giorgis telegrafió comunicando que ya no le quedaba agua y que entre los heridos se estaban produciendo algunos casos de locura. Fracasaron varios intentos de la aviación del Eje para llevar agua a los sitiados y De Giorgis volvió a telegrafiar comunicando que si por la tarde y durante la noche del día 17 no recibía los suministros suficientes, se vería obligado a rendirse.

Al no ser cumplidas sus peticiones, solicitó la rendición. Esta fue aceptada por los aliados durante la tarde del 17, haciéndose 3.819 prisioneros italianos y 2.300 alemanes, después de 60 días de batalla y asedio continuos. La prensa inglesa exageró, como siempre, la cifra de prisioneros, afirmando que habían sido un total de 25.000.

Pocos días después se produjo en Italia una gran indignación a consecuencia de las declaraciones del general Schmitt a un corresponsal del *Daily Herald* en El Cairo. Según Schmitt, tuvo que rendirse porque tenía a sus órdenes a soldados italianos. Por lo visto, los alemanes seguían la costumbre de achacar sus derrotas a la deficiente actuación de sus aliados italianos.

Para combinar la acción con la ya citada Operación Gimnasta, los ingleses planificaron la Operación Acróbata, que consistía en preparar el avance de las tropas del 8.º Ejército desde Cirenaica hasta Tripolitania.

Ya hemos dicho que los japoneses habían hundido dos acorazados ingleses en la península de Malaca. Posteriormente, extendieron su amenaza a lo largo de toda la península, con dirección a Singapur.

Al general Auchinleck le ocurrió ahora lo mismo que le sucediera al general O'Connor cuando tuvo que detenerse en Agedabia por razones logísticas, después de conquistar toda la Cirenaica. El día 12 Churchill le advirtió que los refuerzos prometidos tendrían que ser enviados al Extremo Oriente. Estas tropas de refuerzo

consistían en la 18.ª División de infantería, la 17.ª División india de infantería, tropas de artillería, cuatro grupos de bombardeo ligero, unidades anticarro, etc.

Al mismo tiempo se le encomendaba a Auchinleck el mando directo sobre las zonas del Irak y del Irán, con la misión de defender el petróleo del golfo Pérsico en el caso de que la resistencia rusa se hundiera ante el embate alemán y éstos llegaran al Cáucaso.

Auchinleck, cuyo anterior mando en la India le permitía comprender con claridad la magnitud del peligro, no sólo no mostró ninguna contrariedad por estas órdenes, sino que además ofreció cincuenta carros ligeros y 110 del tipo «Stuart», que constituían la VII Brigada blindada. También salieron hacia el Este la 6.ª y la 7.ª Divisiones australianas y se enviaron a Malta algunos carros de combate, en previsión de un posible desembarco enemigo en la isla.

La situación vuelve a repetirse. Tanto O'Connor, como Wavell y Auchinleck vieron cómo circunstancias ajenas a su teatro de operaciones (Grecia, Japón, la India) tenían la fuerza suficiente para arrancarles la victoria de las manos cuando se encontraban en condiciones de recoger el fruto de sus éxitos iniciales.

Meses más tarde, el general Montgomery se haría cargo del mando del 8.º Ejército, ya en otras circunstancias. Sus fuerzas pudieron alcanzar entonces el nivel de superioridad en material y hombres lo suficientemente amplio como para que un hombre se llevara la fama que a otros les arrebató el destino.

Hacia mediados de enero ya se estudiaban en la sección de operaciones del Estado Mayor norteamericano, en Washington, diferentes planes para atacar a Alemania, ya fuera desde Noruega, desde Liberia, a través de España, o desde el Mediterráneo, al mismo tiempo que se preveía la posibilidad de efectuar diversos desembarcos en puntos de la costa atlántica africana para constituir allí una base desde la que atacar a Europa.

Desde que empezaron a prepararse estos planes, se notó una cierta aprensión norteamericana a inmiscuirse

en el Mediterráneo, ya que lo consideraban como una ratonera cuyo cielo estaba dominado por la aviación del Eje. De todos estos estudios se llegó a la conclusión de que el asalto contra Alemania debía tener a Inglaterra como base inicial.

Mientras tanto, Auchinleck también intentaba resolver el problema del mando del 8.º Ejército, pues el general Ritchie sólo lo ocupaba interinamente. Ante la posibilidad de provocar nuevos problemas y a la vista de su buena actuación durante la fase final de la Operación Crusader, decidió mantenerle en el mando. Después de la designación de Cunningham, éste fue el segundo gran error de Auchinleck que, influido por sus sentimientos personales, no se dio cuenta de que no fue Ritchie quien dirigió la batalla en realidad, sino el mismo Auchinleck.

En cuanto a errores cometidos hay que destacar uno que tuvo importancia excepcional en el desarrollo de los acontecimientos futuros. Los servicios de información ingleses de El Cairo comunicaron a sus mandos que «consideraban absolutamente imposible que las fuerzas del Eje recibieran ninguna clase de refuerzos». El general sir Frank Messervy, jefe accidental de la 1.ª División blindada en el frente de El Agheila, llegó a Africa en noviembre y cuando se puso al frente de esta unidad el 6 de enero, recibió la orden de realizar reconocimientos y tomar las disposiciones necesarias para llevar a cabo una nueva ofensiva de gran ambición (pues la Operación Acróbata se iba a realizar, a pesar de los problemas suscitados en el Extremo Oriente). Messervy quedó asombrado al ver cómo las tropas alemanas disponían de carros blindados recién llegados y también se irritó mucho cuando sus superiores no creyeron esta noticia.

Los días 12 y 15 de enero, Auchinleck envió a Churchill dos telegramas a Estados Unidos. En ellos explicaba la supuesta potencia del Eje y aseguraba que la Operación Antorcha podía seguir adelante sin mayores dificultades.

El despliegue de las fuerzas aliadas era el siguiente: en primera línea se hallaba la 1.ª División blindada, que acababa de llegar de Inglaterra, así como la II Brigada de la Guardia. Se confirma así la tendencia inglesa a

situar a las tropas bisoñas en los sectores más delicados. En la zona de Bengasi se encontraba la 4.ª División india que tenía dispersadas sus tres brigadas a causa de problemas logísticos: una estaba situada en Bengasi, otra en Barce y la tercera en Tobruk, donde también se hallaba la 7.ª División blindada. Más a retaguardia, en Sollum, Marsa Matruh y El Cairo, estaban la 1.ª División sudafricana, la 2.ª neozelandesa y la 70.ª inglesa.

La situación de estas unidades era muy diferente: la 7.ª División blindada se encontraba en plena reorganización de sus cuadros, material acorazado y personal. La 1.ª División blindada, situada en primera línea, no disponía de su XXII Brigada blindada que, como recordaremos, había sido lanzada a la batalla durante la Operación Crusader y estaba casi deshecha. La XXII Brigada de la Guardia, que cambiará su denominación para no confundirla con la anterior, llamándose a partir de ahora CC Brigada, estaba bastante agotada tanto en material como en hombres, y la 4.ª División india, que había luchado con gran fiereza contra los centros de resistencia del Eje en la frontera, también había quedado muy agotada.

El optimismo reflejado en los telegramas de Auchinleck no concordaba del todo con el verdadero estado de sus unidades y mucho menos con su despliegue táctico. ¿Era un despliegue optimista? ¿Eran graves los problemas logísticos ingleses? ¿Acaso se despreciaba al enemigo porque se le había derrotado una vez? ¿O es que se olvidaba lo que les había ocurrido a las tropas del general Neame? Más bien se trataba de una combinación de todo lo anteriormente expuesto.

El 18 de enero, el *Times* de Londres anunciaba: «Las fuerzas de Rommel han sido decisiva y definitivamente derrotadas. Ayer, Rommel dejó de existir para siempre (fecha de la caída de Halfaya).» Al día siguiente, la BBC comunicaba: «El Afrika Korps alemán se ha defendido con obstinación. En todos los aspectos, Rommel es digno de la tumba que le ha preparado el ejército inglés.» Ese mismo día se retiraba de primera línea el grupo de apoyo de la 1.ª División blindada, con objeto de reorganizarlo.

Pero la realidad era muy diferente. Para evitar posibles envolvimientos, Rommel había retirado sus líneas el día 2 de enero hacia el paso de Marsa el Brega. El día 12 se completaba el despliegue de cobertura y el Afrika Korps y las tropas motorizadas pasaban entre Suerra y el mar.

Los servicios alemanes de reconocimiento aéreo no tardaron en percibir la dispersión y la debilidad de las tropas inglesas. La 60.ª División de infantería italiana «Sabratha», también estaba completando sus efectivos y poco después se incorporaba al frente junto con la 133.ª División blindada «Littorio». Pero lo más importante de todo era que los soldados descansaban, tomaban el sol, se bañaban en las cálidas aguas del Mediterráneo y comían caliente.

Gracias a los éxitos de los convoyes, los efectivos de carros de combate aumentaron hasta 270, de los que 111 eran «Mark-III» y «Mark-IV». Además, tanto los italianos como los alemanes disponían por primera vez de un buen número de cañones autopropulsados; los alemanes también tenían piezas contracarro soviéticas de 76,2 mm montadas sobre chasis de carros del tipo «Praga», y los italianos tenían cañones contracarro del tipo «Semoventi» de 75 mm montados sobre los chasis de los carros «M» de tipo medio. Ambas piezas dieron un resultado excelente.

Contando con estos elementos y conociendo la impaciencia de Rommel, era lógico suponer que no permanecería estático. Preparó con gran rapidez un plan que consistía en desbordar el flanco izquierdo inglés, siguiendo el curso del río seco Uad el Faregh, que corre casi paralelo a la costa en la línea de Marsa el Brega, a unos 30 kilómetros de distancia, mientras los italianos atacarían de frente por la costa, apoyados por un grupo de combate alemán.

El mismo día 19 Rommel reunió a los jefes de todas sus divisiones y les expuso sus ideas. Había preferido no decir nada hasta dos días antes del ataque para evitar indiscreciones de los italianos, que lo telegrafiaban todo

a Roma y cuyas comunicaciones eran captadas con frecuencia por los escuchas ingleses.

Rommel inició su ataque sin comunicarlo previamente al Alto Mando de Trípoli. El general Bastico telegrafió a Roma desde su puesto de mando de Homs y el jefe del Alto Estado Mayor, general Cavallero, llegaba a Libia pocos días después.

El ataque se inició a las 8.30 de la mañana del día 21. La CC Brigada de la Guardia fue arrollada sin grandes dificultades y aunque el avance no fue muy grande, el efecto que produjo sobre el 8.º Ejército fue inmediato: asombro, más que sorpresa, y retirada inmediata. El día 22, los alemanes ocupaban Agedabia.

Ese mismo día se había estructurado la organización del ejército acorazado Africa, en el que se incluyeron a todas las formaciones italianas, que eran:

El XX Cuerpo de Ejército, con la División acorazada «Ariete» y la División motorizada «Trieste».

El XXI Cuerpo de Ejército, con las Divisiones de infantería «Pavia», «Trento» y «Sabratha».

El X Cuerpo de Ejército, con las Divisiones de infantería «Bologna» y «Brescia».

El general Cavallero recriminó a Rommel el uso que había hecho de las tropas, pretendiendo detener el contraataque emprendido por el mariscal alemán. Rommel le explicó su plan. Kesselring, que también se encontraba presente, se mostró prudente. Rommel insistió y Cavallero decidió retener a las tropas italianas en la zona de Agedabia y Marsa Matruh, por lo que los alemanes actuaron solos.

El general Ritchie, instalado en su cuartel general de Tmimi creyó al principio que se trataba de un reconocimiento en fuerza, pero pronto se convenció de que el ataque alemán era una verdadera ofensiva. El día 23 aterrizaban en el campo de aviación de Agedabia los primeros aparatos de la aviación alemana de apoyo táctico.

La persecución a los ingleses continuó durante el día 24. El Afrika Korps, compuesto por la 15.ª División acorazada a la derecha y la 21.ª División a la izquierda giró al llegar a Antelat hacia Maaten Giofer, mientras que

el grupo de combate «Marck» lo hacía hacia el este. Un fallo de comunicaciones entre el grupo de combate y la 21.ª División acorazada permitió que parte de las tropas de la 1.ª División blindada pudieran escapar hacia Zauiet Msus. Sin embargo, al sur de Saunu se capturaron 117 carros de combate, 33 cañones, numerosos vehículos y más de 1.000 prisioneros, además de uno de los grandes depósitos de suministros y municiones preparados para la Operación Acróbata. Los alemanes continuaron el avance durante el día 25, dirigiéndose hacia Msus, capturando allí 600 vehículos, 127 cañones y 280 carros de combate. Con ello la 1.ª División blindada dejaba prácticamente de existir.

El día 24 el general Godwin-Austen, jefe del XIII Cuerpo de Ejército inglés, indicó a su superior, el general Ritchie, la conveniencia de retirarse hacia Mechili. Sin embargo, Ritchie le contestó que había que seguir resistiendo para proteger Bengasi, aunque le concedió libertad de acción. En cuanto Auchinleck se enteró del ataque de Rommel voló al puesto de mando de Ritchie con la idea de apoyarle.

Godwin-Austen, que tenía unas ideas muy claras sobre el estado de la situación, iba a replegar a sus tropas, sacando a la 4.ª División india de Bengasi y retirándola hacia Derna, pasando por Barce, y a los restos de la 1.ª División blindada también hacia Derna, pero por Mechili. Sin embargo, Ritchie decidió que sería posible defender Bengasi.

Al mismo tiempo sucedió algo muy interesante: al tomarse las primeras medidas preventivas para la evacuación del puerto de Bengasi, el oficial de enlace de la marina inglesa informó a su comandante en jefe y éste al Almirantazgo. Poco después, Churchill telegrafiaba a Auchinleck: «¿Por qué no se hace en Bengasi con la 4.ª División india algo parecido a lo que hicieron los alemanes en Halfaya?» Este telegrama decidió a Auchinleck a montar una operación de defensa, contraatacando a los alemanes situados en Msus.

El día 25 Rommel se lanzó sobre Bengasi con la 90.ª División ligera por la costa, los italianos por Soluch y el Afrika Korps partiendo de Msus. Al mismo tiempo

una pequeña columna hizo una finta de avance sobre Mechili. Esto engañó a los ingleses, que desplazaron sus carros hacia esta zona, dejando Bengasi sin una protección adecuada.

Al amanecer del día 27, Rommel llegaba al sur de Regima y por la tarde de ese mismo día a Coefia, en un intento de cerrar la salida a la Brigada india que defendía Bengasi. En esta ocasión, Rommel avanzó acompañado por el grupo de combate «Marck», integrado por el 14.º Regimiento de granaderos acorazados (al que le faltaba su 1.er Batallón, el del comandante Bach, que había sido hecho prisionero en Halfaya), por el 115.º Regimiento del coronel Geissler y por la compañía de su propio cuartel general. El general Turker, comandante de la Brigada india de Bengasi, consiguió salvar una parte de su unidad, escapando al cerco durante la noche. No obstante, los alemanes hicieron numerosos prisioneros en Coefia, apoderándose también de un enorme botín: material, carburantes, alimentos y, lo más importante, más de 1.000 camiones que solucionaron a Rommel el problema del transporte de sus tropas.

En el momento en que los alemanes entraban en Bengasi, Rommel recibió un telegrama de Mussolini autorizándole a avanzar sobre dicha plaza. Al mismo tiempo, Rommel fue ascendido a coronel-general.

La División «Ariete» se encargó de asegurar el frente al este de Bengasi; la División «Trento» hizo lo mismo en la región de Gemine mientras que los alemanes continuaban su avance, ocupando Tocra, Barce, Maraua, Berta, haciendo retroceder a la V Brigada india en Martuba, llegando hasta Derna y ocupando Tmimi. Auchinleck retiró sus fuerzas a la línea Ain el Gazala-Bir Hacheim y empezó a fortificarse en esta línea. También ordenó a las tropas del LRDG que evacuaran toda la zona del oasis de Gialo. Así lo hicieron, retirándose hacia Chetmir, a 24 kilómetros al noroeste de Gialo, regresando posteriormente al oasis de Siwa. El oasis de Gialo fue ocupado por un comando de paracaidistas alemanes.

La Operación Acróbata, cuyo objetivo fue la conquista de Tripolitania, había dejado de ser posible durante el transcurso de aquellas dos últimas semanas. Churchill

había acordado con Roosevelt que el éxito de «Acróbata» significaría el comienzo de la Operación Gimnasta, o sea del desembarco norteamericano en Argelia y Marruecos. Ahora se tenía que plantear toda la situación desde nuevos puntos de vista.

El general Godwin-Austen se sintió muy afectado porque el general Ritchie empezó a dar órdenes directas a su 4.ª División india, olvidando la sucesión del mando. Por esta razón, pidió ser relevado del mismo, «pues parecía que ya no se tenía confianza en él y porque se daban órdenes directamente a sus subordinados». Auchinleck no quiso desautorizar al jefe del 8.º Ejército, por lo que éste perdió a un excelente jefe de Cuerpo de Ejército.

El general Dorman-Smith, director de la escuela de Estado Mayor de Jaifa, fue enviado al frente por el propio Auchinleck para que informara sobre el estado de las tropas. El informe de Dorman-Smith fue contundente: entre la tropa existía un descontento general por la forma de mandar de Ritchie y por la falta de profesionalidad en todo lo referente a organización y táctica. La tropa estaba muy desmoralizada porque comparaba por experiencia propia la realidad del frente con las baladronadas de la prensa anglosajona y de la BBC, que continuaban despreciando al «derrotado» Rommel. En dicho informe se recomendó la sustitución del general Ritchie, pero Auchinleck desoyó este consejo; continuaba siendo fiel a sus amigos.

En el *Diario* del conde Ciano y con fecha 3 de febrero, hay un pasaje en el que hace referencia a informes recibidos de Libia, que proporciona un ejemplo clarísimo de la forma de pensar de los altos mandos italianos respecto a los alemanes: una perfecta mezcla de temor, envidia y complejo de inferioridad.

En relación con lo anterior, nada más impresionante que unas palabras del propio general Gambara: «Mussolini ha vendido Italia a Alemania. Espero vivir otros veinte años para poder mandar un ejército cuando hagamos la guerra contra los alemanes.» Ciano sigue diciendo que Gambara era contrario a la retirada de los alemanes de Cirenaica y que después también se opuso

al avance demasiado rápido de éstos. Y, sin embargo, el día 7 se reseña el entusiasmo de los bersaglieri que llegaron a levantar a Rommel en hombros.

Después de su retirada, Auchinleck envía a Churchill un informe, con fecha 31 de enero, en el que llega a una conclusión muy clara: «Ya le expuse mis razones sobre la derrota de nuestros blindados y creo que siguen siendo válidas. Otras causas, momentáneamente irremediables y de las que también hice mención, son el corto alcance y baja efectividad de nuestro cañón de dos libras, en comparación con el cañón alemán, así como la imposibilidad de fiarse de las condiciones mecánicas de nuestros carros del tipo "Crucero", si comparamos esta unidad con los alemanes. Además, no estoy convencido de que el mando táctico de nuestras unidades blindadas sea de una calidad lo bastante alta como para compensar las ventajas materiales de los alemanes. Muy a pesar mío, me veo obligado a llegar a la conclusión de que para hacer frente a las fuerzas blindadas alemanas, con una esperanza razonable de éxito decisivo, debemos contar con una superioridad de dos a uno si es que nuestras fuerzas blindadas han de seguir estando equipadas, organizadas y mandadas como lo están ahora.»

El día 27, Churchill pedía a la Cámara de los Comunes un voto de confianza pronunciando uno de los más maravillosos discursos de toda su carrera política. Expuso la situación con toda claridad durante dos horas, sin escatimar siquiera un elogio a la genialidad de Rommel. El escrutinio final le concedió 454 votos a favor y uno en contra. Una excelente demostración de la unidad de un pueblo en momentos tan difíciles como aquéllos.

Las conversaciones con De Gaulle respecto al ya citado problema de Madagascar, alcanzaron dimensiones muy amplias a causa de unas negociaciones secretas realizadas entre Estados Unidos y el Gobierno francés de Vichy. Churchill pidió a los norteamericanos que no se diera ninguna garantía sobre la no ocupación de la isla por parte de los aliados, así como de las islas Reunión.

Los norteamericanos se mostraron de acuerdo en este punto. El 12 de enero, el mariscal Smuts telegrafió a Churchill comunicándole sus temores sobre la importancia de la isla de Madagascar, sobre todo a la vista de la facilidad con que los japoneses habían obligado al Gobierno de Vichy a permitir toda clase de concesiones en Indochina. El día 19, el general De Gaulle apremió de nuevo a Churchill, proponiendo un plan para la ocupación de la isla por parte de tropas de franceses libres, que contarían con la cooperación naval inglesa.

Los únicos obstáculos importantes al tráfico del Eje en el Mediterráneo estaban representados por la acción de los submarinos ingleses, que llevaron a cabo las siguientes acciones entre el 1.º y el 18 de enero: el *Upholder*, al mando del capitán de corbeta Wanklyn, hundió al submarino italiano *Saint Bon* cerca de Milazzo. El *Unbeaten*, al mando del capitán Woodward, hundió al submarino alemán *U-374*. El *P-35-Umbra*, mandado por el teniente de navío Maydom, hundió un pequeño barco de 300 toneladas. El *Thunderbolt*, al mando del capitán de corbeta Crouch, hundió un jaique de 32 toneladas cerca del cabo Ducato. Los submarinos *Proteus* y *Thrasher* hundieron dos mercantes con un total de 10.500 toneladas. El *Porpoise* hundió cerca de Creta otro mercante de 2.500 toneladas. Hay que hacer constar que ninguno de los buques hundidos se dirigía a Libia.

El submarino *Triumph* se hundió cerca de la isla de Milos al chocar contra una mina y el *P-31-Uproar* entró en La Valetta gravemente averiado después de haber sido atacado por la aviación alemana.

Los submarinos alemanes que operaron contra la línea inglesa de suministros a Tobruk torpedearon al destructor inglés *Kimberley* el día 12 de enero, a cargo del *U-77*. El *Kimberley* consiguió llegar a Alejandría, a pesar de tener toda la proa arrancada. El día 17 el *U-133*, mandado por el capitán Hesse, hundió al destructor *Gurkha II* y el *U-577* fue hundido por ataques aéreos.

En el Atlántico operaba el grupo Seydlitz, compuesto por los submarinos *U-71*, *U-751* y *U-93*. Sus acciones se

encaminaron sobre todo a cortar el tráfico hacia Gibraltar y las islas Azores. Este grupo intentó atacar al convoy HG-78, pero fracasaron en su intento y el *U-93* fue hundido por el destructor *Hesperus*.

Del 22 al 25 de febrero, los italianos organizaron otro convoy de cinco transportes, escoltado por seis destructores y dos torpederos, acompañados a larga distancia por los cruceros *Duca D'Aosta, Montecuccoli* y *Attendolo*, el acorazado *Caio Duilio* y cuatro destructores. El transatlántico *Victoria*, que formaba parte de este convoy, fue torpedeado y sus náufragos fueron recogidos por los destructores *Camicia Nera* y *Aviere*.

Durante el mes de enero empezaron a realizarse los preparativos para efectuar un desembarco en la isla de Malta. El plan preveía una acción simultánea de desembarco naval y lanzamiento de paracaidistas. A mediados de mes comenzaron a construirse en Italia las necesarias lanchas de desembarco. El almirante Tur se hizo cargo del mando de la fuerza naval especial designada para llevar a cabo la operación. Estableció su puesto de mando en Livorno. Como hemos visto, fue la aviación del Eje la que empezó un borbardeo metódico de los campos de aviación de la isla. Más adelante, veremos cuáles fueron los incidentes ocurridos a los convoyes ingleses que trataron de abastecerla. El 2 de febrero los bombarderos alemanes consiguieron hundir al destructor inglés *Maori*.

El *P-34-Ultimatum* y el *P-35-Umbra*, submarinos ingleses que operaban en el Mediterráneo central, hundieron dos mercantes de 3.400 y 6.200 toneladas respectivamente, entre el 26 de enero y el 3 de febrero.

En el mes de febrero, el *Upholder*, al mando del capitán de corbeta Wanklyn, hundió un mercante de 2.700 toneladas al oeste de Cerdeña. El *Una*, al mando del capitán Norman, hundió otro buque de 8.200 toneladas cerca de Crotone, y el *P-38*, al mando del teniente de navío Hemongway hundió un mercante de 4.200 toneladas que formaba parte de un convoy que iba bordeando las costas de Túnez, escoltado por el destructor *Premuda* y el torpedero *Polluce*.

El día 13 el torpedero *Circe*, mandado por el capitán

de corbeta Palmas, hundió en el golfo de Tarento al submarino inglés *Tempest*. Los bombarderos alemanes atacaron el día 9 al destructor inglés *Farndale*, causándole averías graves al oeste de Marsa Matruh.

Entre el 13 y el 15 de febrero los ingleses llevaron a cabo las citadas operaciones de envío de convoyes ingleses a Malta: a mediados de mes, cuatro mercantes habían conseguido llegar a Malta sin novedad y el día 13 salieron con rumbo a Alejandría, escoltados por el crucero *Penelope* y seis destructores. El día anterior habían salido de Alejandría otros tres grandes transportes, escoltados por la escuadra de cruceros del contraalmirante Vian: el *Naiad*, el *Dido* y el *Euryalus*, así como ocho destructores. Ambos convoyes tenían la intención de cruzarse a mitad de camino e intercambiarse las escoltas.

Sin embargo, la observación aérea del Eje les descubrió el mismo día 13 y no tardaron en ser atacados. El transporte *Clan Campbell*, de 7.300 toneladas, resultó averiado y tuvo que refugiarse en Tobruk. El *Clan Chattan*, del mismo tonelaje, quedó tan gravemente averiado que tuvo que ser abandonado, hundiéndose finalmente. El *Rowallan Castle*, de 7.800 toneladas, también tuvo el mismo fin. La escuadra italiana, que había zarpado, no pudo cortar el camino al *Penelope* y sus destructores que escaparon a toda velocidad, refugiándose en La Valetta.

El día 16 de febrero llegó a Mesina el destructor *Carabiniere*, que había sido torpedeado, perdiendo toda la proa. Más tarde fue remolcado hasta Livorno donde permaneció reparando hasta el 6 de enero de 1943. Para acelerar su terminación, se le añadió toda la proa del destructor gemelo *Carrista*, que estaba siendo construido.

Entre el 21 y el 25 de febrero, los italianos realizaron la Operación K-7, por la que intentaron pasar hacia Libia dos convoyes de tres mercantes cada uno, protegidos ambos por cinco destructores y un torpedero. La escolta lejana estaba formada por tres cruceros, tres destructores, el *Caio Duilio* y otros cuatro destructores más. El submarino *P-38* intentó atacar el convoy, pero fue hundido por los torpederos *Circe* y *Usodimare*. Los trabajos

de descarga en el puerto de Trípoli fueron constantemente vigilados por una escuadrilla de seis cazas alemanes «Me-109».

En el Atlántico operó el submarino italiano *Da Vinci*, que entre el 25 de febrero y el 21 de abril hundió cuatro mercantes, con un total de 20.000 toneladas. El submarino alemán *U-68* hundió siete buques más, con un total de 39.000 toneladas, y el *U-505* hundió otros cuatro mercantes, totalizando 25.100 toneladas más.

21

Marzo y abril de 1942

Se concretan los planes sobre Madagascar. Muerte del duque de Aosta. Situación de tregua en Libia. Reorganización de mandos y tropas del Eje: su despliegue. Los convoyes a Libia. Reorganización de mandos y tropas inglesas; fortificaciones, dispositivos y nuevo material. Planes ingleses. Los contendientes se enfrentan. Ataques contra Malta. Actividades navales. La segunda batalla naval de Sirte y sus consecuencias.

Ante la situación planteada en Madagascar, Churchill consideró la conveniencia de que los franceses libres se encargaran del asunto, animado un tanto por el éxito conseguido por De Gaulle en el Africa central francófona y a la vista de la gran necesidad de tropas en otros lugares más directamente amenazados. Sin embargo, no era partidario de que se realizara otra operación mixta, sobre todo teniendo en cuenta el «nerviosismo» y los motivos del fracaso de la pasada expedición contra Dakar.

Churchill habló en tal sentido con el comité de jefes de Estado Mayor, contestando en ese mismo sentido a la llamada de atención del mariscal Smuts, hecha el mes anterior. La situación se complicó porque Estados Unidos, que mantenían contactos secretos con el Gobierno de Vichy, tenían sus propias ideas al respecto. Además, la Operación Gimnasta se demoró bastante a la vista de los nuevos acontecimientos, después de un am-

plio y numeroso intercambio de telegramas entre Churchill y Roosevelt.

El día 12, Churchill envió otra nota al comité de jefes de Estado Mayor. En ella se refería a Madagascar e indicaba que había tomado la decisión de emprender la operación con tropas exclusivamente británicas. De este modo empieza a concretarse la Operación Bono, de ocupación de la isla, que posteriormente cambiaría su nombre clave para denominarse Operación Coracero *(Ironclad)*.

En la nota enviada por Churchill se suponía que las fuerzas navales a emplear serían las de Gibraltar, ya que la flota inglesa no andaba sobrada de buques de guerra después de las pérdidas sufridas en Alejandría y Singapur. Por ello se establecía que las unidades navales de Gibraltar fueran sustituidas temporalmente por buques de guerra norteamericanos. Lord Louis Mountbatten, jefe de los comandos de operaciones combinadas, ofreció 4.000 hombres para la ejecución de esta operación. El día D podría ser el próximo 30 de abril. Si la operación obtenía el éxito esperado, se permitiría la entrada en Madagascar de las fuerzas de franceses libres. Churchill añadía en su nota que estas ideas básicas fueran desarrolladas por el comité de jefes de Estado Mayor.

Los japoneses también sentían mucho interés por la ocupación de la isla, sobre todo de sus puertos y campos de aviación. Para conseguirlo, ya habían establecido contactos con los alemanes para que presionaran al Gobierno de Vichy con objeto de que éste se mostrara tan condescendiente como en el caso de Indochina.

El 14 de marzo, Churchill comunicó a Roosevelt la decisión de actuar en Madagascar y le pidió la necesaria colaboración naval que, según estimaba, debería ser de dos acorazados, un portaaviones, cruceros y destructores para relevar temporalmente a la Fuerza H de Gibraltar. Roosevelt se mostró de acuerdo, pero impuso como condición que las unidades navales norteamericanas relevaran a una parte de la *Home Fleet*, la flota de la metrópoli, que a su vez relevarían a la Fuerza H de Gibraltar, para que ésta ejecutara la operación sobre Madagascar.

Al mismo tiempo y ante el temor de que el Gobierno de Vichy decidiera reforzar Madagascar desde el puerto de Dakar, se ejerció la más estrecha vigilancia sobre los barcos y convoyes que llegaban y salían de allí.

El día 24 Churchill comunicó al mariscal Smuts la decisión que había tomado, así como la partida de las fuerzas designadas para la operación, compuestas por tres brigadas, dos para realizar el primer desembarco y otra de reserva. Smuts contestó entusiasmado ante las noticias enviadas por Churchill. Desde finales de 1941 se encontraba en la Unión Sudafricana el coronel Pechkoff, enviado por el general De Gaulle como delegado de la Francia libre, que había conseguido establecer unas relaciones excelentes con Smuts, por lo que De Gaulle creía que el mariscal no le ocultaría nada si Sudáfrica tomaba parte en la operación. Por otra parte, a mediados de marzo había visitado Ciudad de El Cabo el general médico Sicè, alto comisario en Brazzaville. De sus conversaciones con las autoridades sudafricanas sacó la conclusión de que éstas no iban a actuar en Madagascar, por lo que De Gaulle volvió a insistir en Londres sobre la cuestión, a la vista del creciente peligro representado por los japoneses.

El armisticio había sido muy mal acogido en Madagascar, como en casi todas las colonias francesas. Coppet, el gobernador general, no habría tenido problema alguno en unirse a De Gaulle si hubiera querido hacerlo así, pero le faltó decisión. Posteriormente fue relevado por Cayla que, apoyándose en el general de aviación Jeaunnaud, se había dedicado a dejar adormecer el espíritu de resistencia. También él fue sustituido por Annet, un nuevo gobernador absolutamente fiel a Petain.

El 5 de abril, Churchill comunicó a Wavell, gobernador militar del Extremo Oriente, todo el plan de Madagascar, pues las tropas que deberían atacar en Diego Suárez tendrían que trasladarse a la India una vez terminada la operación y ser relevadas por dos brigadas sudafricanas y otra del Congo belga. Como vemos también

se olvidó la primitiva idea de relevar las tropas atacantes por tropas de franceses libres.

El 9 de abril, De Gaulle escribía una carta al señor Eden en la que recordaba sus peticiones de los días 16 de diciembre y 11 de febrero sobre el problema de la ocupación de la isla. También le recordaba otra carta del 19 de febrero sobre el mismo tema y se refería, a continuación, a las seguridades que habían obtenido los norteamericanos del Gobierno de Vichy en el sentido de que la isla nunca sería cedida a los japoneses como base. Finalmente, insistía en lo esencial que sería la participación de las tropas de franceses libres en cualquier operación cuyo objetivo fuera la ocupación de la isla. La contestación de Eden fue evasiva y el día 14 se producía una declaración oficial del Gobierno inglés en la que se confirmaba que la futura administración de la isla se llevaría a cabo con la total cooperación de la Francia libre.

Pero, en realidad, ya se había puesto todo en marcha. El 22 de abril las fuerzas expedicionarias, mandadas por el general Sturges, se hallaban concentradas en el puerto sudafricano de Durban. Estas fuerzas eran la XXIX Brigada independiente y un comando, especializados en operaciones anfibias, y dos Brigadas más pertenecientes a la 5.ª División de infantería. La flota estaba integrada por el acorazado *Ramillies*, a las órdenes del contraalmirante Syfret, los portaaviones *Illustrious* e *Indomitable*, mandados por el contraalmirante Boyd, el crucero *Hermione* y siete destructores; las fuerzas de desembarco estaban compuestas por el crucero *Devonshire*, al mando del capitán de navío Oliver, cuatro destructores, seis corbetas, seis dragaminas, siete barcos de desembarco, nueve buques de transporte y un petrolero.

Los aliados, y especialmente los ingleses, estaban muy interesados en la realización de esta operación anfibia, aparte de las repercusiones estratégicas y políticas que pudiera tener, ya que desde la operación anfibia de los Dardanelos, durante la Primera Guerra Mundial, era la primera vez que se montaba otra de cierta envergadura, puesto que la de Noruega no se consideraba importante

y los jefes que participaron en ella no tenían la menor experiencia al respecto.

El 28 de abril zarpó de Durban el convoy rápido que transportaba las tropas de asalto, y que seguía al convoy de transportes más lentos que ya había zarpado el día 26. Ante la urgente necesidad de fortalecer a la India cuanto antes, Churchill indicó el día 30 que no era necesario ocupar toda la isla, sino sólo aquellos puntos que fueran considerados de importancia básica.

Después de su traslado a Kenya, el prisionero italiano P.O.W. número 11.590, Amadeo de Savoya, duque de Aosta, fue alojado junto con otros tres oficiales de su Estado Mayor en un destartalado *bungalow* propiedad de lady Mac Millan, situado en la localidad de Donyo Sabouk, a 70 kilómetros de Nairobi, en la zona más palúdica e insalubre de toda la colonia. El 26 de enero, el duque cayó enfermo de malaria y el 28 fue trasladado al hospital general número 2 de Nairobi, siendo instalado al principio en una sala de tropa. Más tarde, fue trasladado a una buhardilla donde apenas cabían la cama y una silla. Recibió una atención médica miserable y en vista de su extrema gravedad, algunos amigos y prisioneros consiguieron trasladarle el 8 de febrero, y a sus expensas, al Maya Carbery Nursing Home, pero ya era demasiado tarde. El 1.º de marzo se permitió a sus amigos hacerle una visita. Ante ellos hizo testamento y poco después recibió los santos sacramentos. Aquel mismo día empezó a delirar y murió el día 3.

Sus más destacadas cualidades fueron su humanidad, la sencillez y la bizarría con que dirigió a las tropas italianas en Abisinia. Estaba convencido de que aquella guerra sería desastrosa para el país y para su imperio colonial, ya que la guerra se había perdido antes de empezarla. A pesar de todo ello, cumplió con su deber a la perfección, dentro de sus propias limitaciones, y desde el primer día sufrió el grave inconveniente del aislamiento.

Su figura fue un ejemplo de príncipe y de soldado.

En el frente de Libia se estableció una especie de tregua aparente durante la que ambos contendientes dedicaron todos sus esfuerzos a reorganizarse y reforzar sus efectivos. La situación había variado profundamente con respecto a la existente durante los meses anteriores. Inglaterra no disponía ahora de la superioridad en el mar, ni en el aire, ni en Malta ni en cuanto a los medios bélicos con que contaba en Egipto. Parecía que las circunstancias se volvían más favorables para las potencias del Eje.

Rommel se trasladó a Roma a primeros de marzo, pasando allí unos días de permiso, que aprovechó para descansar y entrevistarse con Kesselring con objeto de conocer los últimos informes sobre las decisiones del Alto Mando alemán. Se había hablado mucho de conquistar Irán y el Irak, para apoderarse del petróleo del Oriente Medio, realizando para ello una maniobra combinada desde el Cáucaso y desde Egipto. Pero, en el fondo, no había nada concreto aún, puesto que antes había que llegar al Cáucaso y a Egipto. Rommel voló al Alto Mando del Ejército y allí se entrevistó con Halder y sus colegas. Nadie estaba dispuesto a discutir cuestiones que no estuvieran directamente relacionadas con la ofensiva de verano en Rusia. ¡Nada de guerras «coloniales»!

Hacia finales de abril, Mussolini, acompañado por Cavallero y Kesselring, se trasladó al Obersalzberg, donde se entrevistó con Hitler. Aunque el Führer se había mostrado conforme en principio con el proyectado desembarco en Malta, el monólogo hitleriano a que habían quedado reducidas esta clase de entrevistas, no condujo a ningún resultado práctico.

En su conversación con el general Halder, Rommel había pedido dos cuerpos acorazados. Al principio, Halder también se mostró de acuerdo, pero después afirmó que las divisiones de que se disponía no eran ni siquiera suficientes para satisfacer las necesidades del frente de Rusia. Por otra parte, argumentó la imposibilidad de

abastecer desde Italia un contingente de fuerzas tan elevado como el que solicitaba Rommel, sobre todo mientras no se solucionara el problema de Malta. Desgraciadamente, Rusia tenía prioridad absoluta sobre cualquier otra cuestión militar y Rommel tuvo que regresar con la amarga convicción de que el frente de Libia era algo secundario.

El Alto Mando instalado en Roma sólo se preocupaba de mantener celosamente la dirección de las operaciones, más que nada por una cuestión de prestigio, sin querer aceptar por ello los hechos consumados. Rommel continuó discutiendo con Cavallero sobre si convenía atacar o no.

Mientras tanto, las tropas del Eje se reorganizaron de la siguiente forma:

El general Cruewell tenía bajo su mando el XXI Cuerpo de Ejército, mandado por el general Navarrini, e integrado por las Divisiones 102.ª mecanizada «Trento» y la 60.ª de infantería «Sabratha», así como varias unidades alemanas menores; y el X Cuerpo de Ejército, al mando del general Giodá, compuesto por las Divisiones de infantería 17.ª «Pavia» y 27.ª «Brescia».

Rommel tenía bajo sus órdenes directas al XX Cuerpo de Ejército italiano, mandado por el general Baldassare, con las Divisiones 132.ª blindada «Ariete» y la 101.ª motorizada «Trieste», así como el Afrika Korps, compuesto por la 15.ª y la 21.ª Divisiones acorazadas y la 90.ª División ligera.

Los altos mandos italianos en Libia también fueron reorganizados y se produjeron algunos relevos. El general Gambara fue sustituido por el general Barbasetti, gracias a la influencia de Cavallero. Gambara fue destinado a la capitanía de Bolzano.

A pesar de los continuos esfuerzos de la marina italiana para transportar a Libia todos los suministros necesarios, continuaba existiendo un déficit considerable en los depósitos de combustible. El Afrika Korps sólo había recibido 18.500 toneladas de suministros durante los meses anteriores, cuando en realidad necesitaba 60.000 toneladas. Por otra parte, todavía le faltaban 12.000 hombres para completar sus efectivos. De todos modos, las

necesidades se fueron cumpliendo con lentitud. El Parque de carros de combate experimentó el siguiente incremento:

28 de febrero	139	carros	alemanes	63	italianos
20 de marzo	161	»	»	85	»
finales de abril	270	»	»	117	»
25 de mayo	332	»	»	252	»

Se nota el gran esfuerzo realizado por la marina italiana. Durante el bimestre febrero-marzo llegaron a Libia 66.990 toneladas de materiales y 39.563 de combustibles, con una pérdida de sólo un nueve por ciento sobre lo embarcado. Si Rommel se queja en sus *Memorias* de que el Afrika Korps sólo había recibido 18.500 toneladas en lugar de las 60.000 necesarias, ello demuestra la limitada capacidad de descarga en los puertos líbicos, y el deficiente funcionamiento de los transportes terrestres o de la distribución del material que se hacía en Libia. Además, las 60.000 toneladas que según Rommel se necesitaban no representaban una cifra a conseguir con urgencia, sino una simple base de cálculo con la idea de almacenar las reservas suficientes para desarrollar una futura ofensiva contra Tobruk. Sin embargo, aún no se había determinado si esta ofensiva se realizaría antes o después del proyectado ataque a Malta. Durante el mes de abril se consiguió batir un récord de material desembarcado en Libia, que alcanzó la enorme cifra de 150.389 toneladas de las que 48.031 eran de combustibles, con pérdidas inferiores al uno por ciento. Lamento no poder ofrecer al lector más datos sobre el complejo problema logístico de las tropas del Eje en Libia, pero creo que con los ya indicados se consiguen uno de los objetivos de esta obra: la de intentar corregir los equívocos tan extensamente difundidos sobre la imputabilidad de las derrotas sufridas por Rommel a la marina italiana.

Entre el 7 y el 9 de marzo se llevó a cabo la Operación V-5: envío hacia Trípoli de tres convoyes con una escolta cercana de seis destructores y tres torpederos, y otra escolta lejana de tres cruceros y otros cuatro destructores. Los tres convoyes llegaron a su destino sin novedad y regresaron a sus bases de partida entre el 8 y el 11 de marzo, formando un solo convoy.

Entre el 10 y el 13 del mismo mes se realizó la Operación Sirio, con el envío de dos transportes escoltados por seis destructores y un torpedero, junto con un crucero y dos destructores más. Este convoy también llegó a su destino sin novedad.

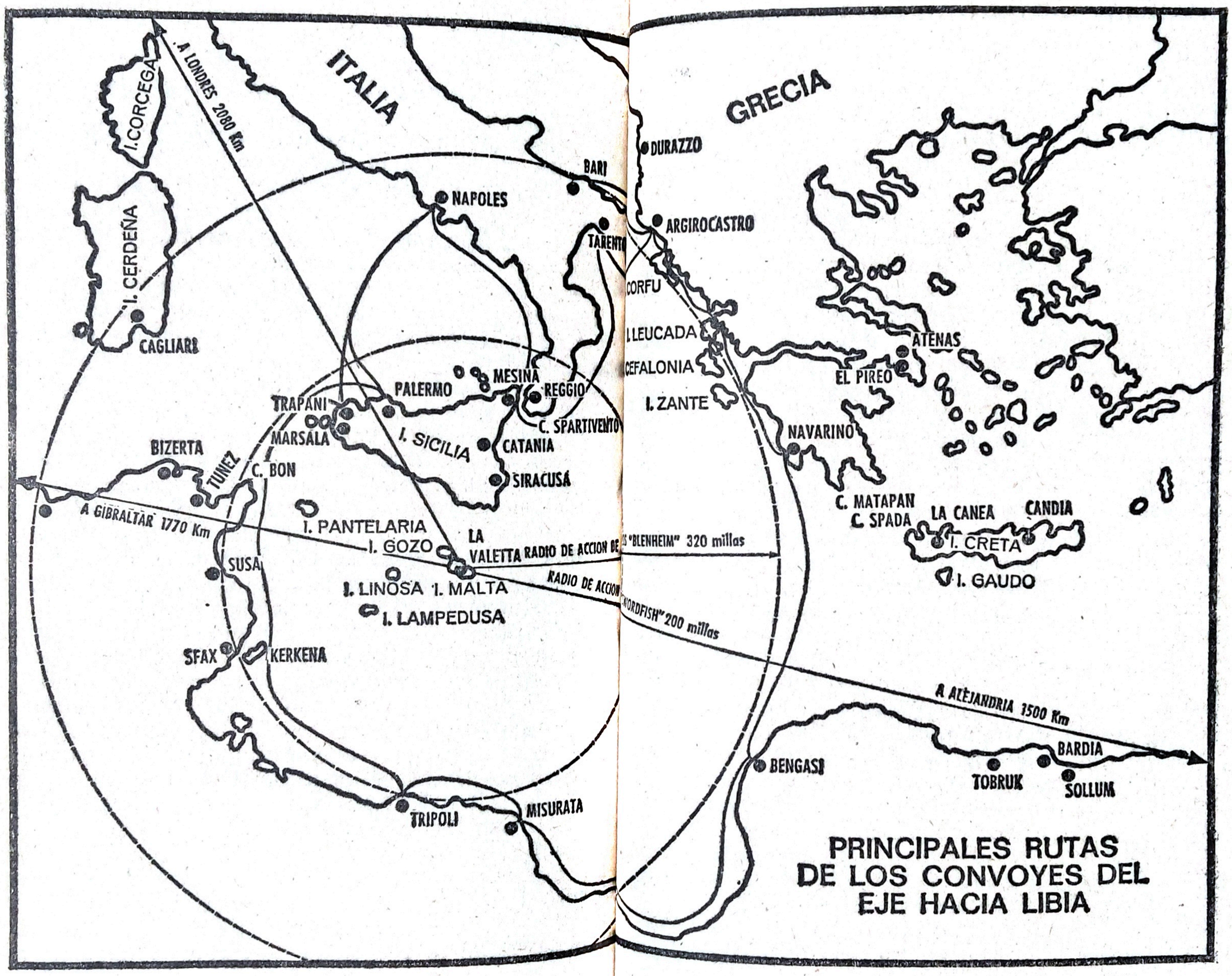
El día 28 zarpó otro convoy compuesto por siete barcos, escoltados por el destructor *Sebenico*, y los torpederos *Da Mosto, Bassini* y *Castelfidardo*. El convoy partió de Brindisi y el submarino inglés *Proteus* pudo hundir un buque el día 29 y otro el día 31 con un total de 11.700 toneladas.

El 2 de abril se ejecutaba la Operación Lupo. Zarparon tres convoyes compuestos por seis barcos y escoltados por siete destructores y un torpedero, con el crucero *Eugenio di Savoia* y dos destructores más como escolta lejana, llegando a Trípoli sin novedad el día 4.

Este fue el resultado excelente de la cooperación establecida entre la Marina y la Fuerza Aérea, la primera dedicándose a la custodia de los convoyes, y la segunda bombardeando Malta continuamente.

Los ingleses también aprovecharon la tregua para reorganizarse y reforzar sus tropas, aunque sin ninguna clase de agobios en los transportes marítimos a Egipto.

La organización del 8.º Ejército del general Ritchie pasó a ser la siguiente: el XIII Cuerpo de Ejército, mandado por el general Gott, y constituido por las Divisiones 50.ª inglesa, al mando del general Ramsden; las Divisiones de infantería 1.ª y 2.ª sudafricanas, al mando de los generales Pienaar y Kolpper respectivamente; la IX Brigada inglesa al mando de Fletcher, y las Brigadas acorazadas I y XXXII al mando de los generales Watkins y Willinson. El XXX Cuerpo de Ejército, al mando del general Willoughby-Norrie, formado por las Divisiones blindadas 1.ª y 7.ª, mandadas por los generales Lumsden y Messervy; la III Brigada motorizada india, al mando del general Filose; la XXIX Brigada india, del general Reid; la I Brigada de franceses libres al man-



PRINCIPALES RUTAS DE LOS CONVOYES DEL EJE HACIA LIBIA

do del general Koenig; y la 5.ª División india (a excepción de las Brigadas IX y XXIX), situada en el campo de aviación de Gambut, al mando del general Briggs. El puerto de Bardia estaba custodiado por la II Brigada de franceses libres, al mando del general Cazaud.

Como se puede apreciar, en el 8.º Ejército inglés aparecen dos grandes unidades de franceses libres, adictos a De Gaulle, perfectamente organizadas y armadas. En el primer tomo de sus *Memorias*, De Gaulle relata brevemente la creación de estas unidades y las dificultades que tuvieron que vencer antes de poderse batir contra sus antiguos enemigos.

Después de la campaña de Siria, el general De Larminat había organizado dos divisiones ligeras, utilizando las armas del ejército colonial del general Dentz y las que estaban depositadas en los almacenes controlados por las comisiones italianas de armisticio. Cada una de estas divisiones ligeras estaba compuesta por cinco batallones de infantería, un regimiento de artillería, una compañía anticarro, una compañía de artillería antiaérea, un grupo de reconocimiento, una compañía de zapadores con su parque correspondiente, otra compañía de transmisiones, otra de transportes, una compañía de cuartel general y los servicios correspondientes. Como se puede apreciar, se trataba más bien de brigadas reforzadas que de divisiones. Como tales, eran mucho más aptas para la defensa que para el ataque, aunque tenían bastante potencia de fuego.

De Gaulle y el general Catroux hicieron varias gestiones en Inglaterra y en El Cairo respectivamente para que estas unidades fueran empleadas en Africa, pero al parecer el mando inglés pretendía acabar con las fuerzas del Eje sin la ayuda francesa, y De Gaulle tuvo que recurrir a un ardid: A través del embajador ruso en Londres, Bogomolof, ofreció las dos unidades para que fueran a combatir al frente del este, y se preocupó de que esta oferta fuera conocida en los medios militares londinenses. La reacción británica no se hizo esperar. El 7 de diciembre de 1941, Churchill le escribía indicándole que el general Auchinleck tendría sumo gusto en utilizar una brigada francesa en las operaciones que se iban a desarrollar en Cirenaica. Catroux se encargó de arreglar los detalles con el propio Auchinleck para trasladar a la 1.ª División ligera desde Siria a Egipto, y el general Koenig se encargó de solucionar el problema de la falta de armamento anticarro, antiaéreo y medios de transporte. Como ya hemos visto, esta unidad ya fue utilizada durante el mes de enero en los sitios de Sollum y Bardia.

Sin embargo, la 2.ª División ligera no fue aceptada en Egipto y de nuevo se tuvo que recurrir al subterfugio de ofrecerla para combatir en Rusia. Gracias al apoyo del señor Eden, Auchinleck accedió a pedirle a Catroux que esta unidad también fuera enviada a Egipto, a donde llegó en el mes de marzo. El general De Larminat se encontró por fin con todas sus tropas reunidas, con Koenig en el frente y Cazaud en reserva. A causa de su débil composición, estas unidades fueron denominadas como brigadas, a las que se añadió un regimiento blindado que recibió material nuevo, creándose también una compañía de paracaidistas. En total eran unos 12.000 hombres.

En un informe privado sobre la situación de la 7.ª División blindada, el general Gott había reconocido que los carros no podían actuar por sí solos y que necesitaban el apoyo de la artillería de campaña, de las armas contracarro y de la infantería motorizada. Ateniéndose a dicho informe, Auchinleck rompió con los moldes anteriores de la división blindada y la organizó a base de grupos tácticos dotados de artillería, infantería motorizada y zapadores. De este modo, la antigua organización, basada en un grupo de apoyo y dos brigadas, fue transformada en un solo grupo blindado y dos grupos de infantería motorizada (algo más tarde, este tipo de organización se hizo extensivo a todas las divisiones blindadas del ejército inglés). Para intensificar el entrenamiento de las tropas, Auchinleck creó el cargo de director de entrenamiento militar, colocando en dicho puesto al general de división Harding, antiguo jefe de Estado Mayor de O'Connor.

La línea del ferrocarril que iba hasta Marsa Matruh se prolongó hasta Belhamed, a 22 kilómetros de Tobruk,

con objeto de apoyar la corriente de suministros que afluía al frente.

Al mismo tiempo y con la idea de constituir un trampolín que sirviera como base de partida de una futura ofensiva, y un sistema defensivo avanzado del puerto de Tobruk y de la Marmárica, se fortificó toda la región de Ain el Gazala. Este sistema defensivo estaba organizado a base de una posición lineal, bastante profunda, constituida por puntos de apoyo en forma de «erizo», y que estaban guarnecidos por infantería, con un fuerte apoyo artillero, y protegidos con alambradas y campos minados. El general Ritchie, que fue de quien partió la idea, dio con ello una muestra más de falta de imaginación. Aquella posición defensiva iba en contra de la naturaleza misma de la guerra en el desierto, que siempre es móvil y motorizada. Representaba un retroceso de más de veinte años, con respecto a las enseñanzas de las campañas de O'Connor. Entre sus tropas y las del enemigo, O'Connor siempre había dejado una tierra de nadie de medio centenar de kilómetros o más, que era recorrida por patrullas de vigilancia. De este modo evitaba toda clase de sorpresas y la facilidad de maniobra de sus unidades motorizadas eran su mejor arma de defensa y de ataque a la vez. Lo que ahora estaba haciendo Ritchie era casi lo mismo que habían hecho las tropas de Graziani en Sidi Barrani en diciembre de 1940, aunque ahora con mayor abundancia de medios y mejor organización.

La línea de fortificaciones inglesa nacía en la costa, cerca de Ain el Gazala, cruzaba la Via Balbia por Gasr el Ambar y pasaba por el morabito de Sidi Embarfech, la pista de Gasr el Regem y se dirigía hacia Sidi Muftah y Got el Hualeb. A continuación, un enorme campo de minas se prolongaba hacia el sur, llegaba hasta Bir Hacheim, rodeaba este pozo, protegido por otra posición «erizo» y volvía a subir hacia el noreste, por Got el Hamra, hasta llegar a la pista de Trigh el Abd. En total se colocaron más de medio millón de minas. Uno de los defectos más graves de este grandioso campo de minas era el de que no estuviera batido por el fuego en una zona que se extendía desde Sidi Muftah a Bir

Hacheim. De este modo, se olvidaba el principio básico de toda fortificación: «Ningún obstáculo es válido, aunque sea activo, si no está batido». Al no estar protegido por la artillería, el obstáculo deja de serlo, ya que su eliminación es sólo una cuestión de tiempo. El problema de abrir un paso en un campo de minas es realmente grave, pero si se tiene que hacer bajo el fuego de la artillería enemiga, se transforma en algo casi imposible.

Otro de los defectos del dispositivo de fortificación inglés era el de no haber preparado, reparado, ni ocupado el campo atrincherado de Tobruk. Esto fue consecuencia de la firme decisión de Auchinleck de no volver a encerrar más Divisiones en la plaza.

Para suministrar a las tropas se crearon tres depósitos: uno en Tobruk, con más de 10.000 toneladas; otro en Belhamed, con unas 26.000; y otro en el interior, en Giarabub, con 1.000 toneladas, para abastecer a las patrullas del desierto.

Entre las tropas blindadas, y más concretamente en la IV Brigada blindada, que constituía el núcleo acorazado de la 7.ª División blindada, había aparecido un nuevo tipo de carro de combate, de fabricación norteamericana, el «General Grant», dotado de un excelente cañón de 75 mm. Era la primera vez que el 8.º Ejército disponía de carros de combate armados con cañones de un calibre semejante. La pieza estaba colocada en una casamata frontal, a la derecha del conductor. En la torreta giratoria superior iba otro cañón de 37 mm. Este carro no era una concepción moderna, ya que en realidad se trataba de una copia del carro francés «B-1-bis», construido en serie a partir de 1937. Los norteamericanos se habían limitado a aumentarle el blindaje y modificar algo su silueta. Como la casamata frontal era fija, y por lo tanto tenía un campo de tiro limitado, el carro tenía que girar sobre sus cadenas para colocar la pieza de 75 mm en posición de tiro. Este factor retardaba mucho su rapidez de disparo.

Por parte inglesa no sucedía lo mismo que les ocurría a los alemanes: mientras Rommel tenía que supli-

car al Alto Mando que se diera al frente africano la importancia que tenía, Churchill aguijoneaba a Auchinleck para que atacara. Sin embargo, éste no estaba dispuesto en modo alguno a repetir una operación como la Crusader, con tanta prisa, con un material tan ineficaz y con un ejército mal entrenado y dirigido. El 3 de marzo rechazó una invitación del primer ministro para ir a Londres a discutir la situación. En otro mensaje, que llevaba fecha 15 del mismo mes, se le anunciaba la visita de sir Stafford Cripps, acompañado por el general Nye.

La visita de estos dos hombres demostró que Auchinleck tenía toda la razón en lo que se refería a su prudencia y sentido de la responsabilidad. Así se lo expuso Cripps a Churchill el 21 de marzo, antes de partir hacia la India.

Lo que ocurría era que tras los reveses sufridos en Malasia, Churchill necesitaba alguna victoria para calmar a la opinión pública. Por ello insistía para que se atacara. Durante finales del mes de abril y principios de mayo envió una gran cantidad de telegramas en tal sentido.

Auchinleck tenía un plan de despliegue que consistía en colocar las tropas del XIII Cuerpo de Ejército guarneciendo las fortificaciones de la línea de El Gazala, mientras concentraba a la 1.ª y 7.ª Divisiones blindadas en el cruce de Knightsbridge, nombre con que se bautizó un cruce de pistas en el Trigh Capuzzo. Gracias a su situación central, tras las líneas estáticas, esta posición permitía a los blindados acudir en defensa del punto atacado con toda su potencia concentrada. Norrie, jefe del Cuerpo de Ejército blindado, podía maniobrar ahora con dos divisiones.

Sin embargo, Ritchie no siguió este consejo y se limitó a trazar una línea, sobre el plano, que transcurría desde Sidi Muftah a Tobruk. Le asignó la parte norte al XIII Cuerpo de Ejército del general Gott, y la parte sur a las fuerzas de Norrie. ¡Como si en el desierto se pudieran trazar líneas!

Así pues, el dispositivo inglés quedó de la siguiente forma:

La 1.ª División sudafricana desde el mar hasta el final de la pista de Gasr el Regem, en Alam Hamza; a continuación la 50.ª División inglesa, que se extendía hasta los centros de resistencia de Sidi Muftah; la 2.ª División sudafricana en las cercanías de Tobruk, pero sin ocupar sus fortificaciones. Este era el conjunto del XIII Cuerpo de Ejército.

El Cuerpo de Ejército de Norrie tenía a los franceses del general Koenig en Bir Hacheim, y sus divisiones blindadas habían sido situadas al sur de la línea trazada por Ritchie, con las brigadas desperdigadas entre Knightsbridge y Bir el Gobi, a pesar de la advertencia de Auchinleck de que eran unidades entrenadas para combatir como divisiones completas y que deberían hacerlo como tales. Ritchie era un buen soldado, un hombre honesto y agradable. Sin embargo, sus conceptos de la guerra moderna no eran precisamente los más adecuados. A su alrededor se estaban produciendo constantes innovaciones y él no sabía adaptarse al continuo cambio de circunstancias. Con sus subordinados le ocurría lo mismo que le pasó a Cunningham: todos ellos tenían más experiencia que Ritchie y algunos de ellos, como el general Gott, eran mucho más antiguos que él y ya estaban en el desierto cuando O'Connor se hizo cargo de las fuerzas inglesas. Otros, como Norrie, ya mandaban una división blindada cuando Ritchie no era más que coronel.

Al igual que Cunningham, Ritchie cometió el error de preconcebir las batallas, dejando la iniciativa en manos del enemigo. Estimaba que Rommel sólo podía atacar por tres sitios: 1.º a lo largo de la Via Balbia; 2.º, por la pista Trigh Capuzzo, o 3.º, rodeando Bir Hacheim por el sur para lanzarse después contra Tobruk. Las dos primeras rutas afectaban al sector del XIII Cuerpo de Ejército y la tercera al XXX. Norrie, sin embargo, adivinaba una cuarta: abrir una brecha en el campo minado situado entre Sidi Muftah y Bir Hacheim.

Frente a los ingleses, el despliegue de las tropas del Eje era el siguiente:

Desde la costa y pasando por Bir Temrad, se exten-

día el XXI Cuerpo de Ejército, de Navarrini; a su derecha se encontraba el X Cuerpo de Ejército, de Gioda, a caballo de la pista que desde Mechili se dirige hacia Tobruk. Estas tropas también se establecieron en fortificaciones de campaña, que disponían de una profunda red de puntos de apoyo. También se organizó a lo largo de todo el frente una tupida red de puestos de escucha, muy bien enlazados con los puestos de observación de la artillería y con los campos de aviación de la caza de apoyo directo.

La masa de maniobra de las fuerzas del Eje estaba integrada por el XX Cuerpo de Ejército, del general Baldassare, y por el Afrika Korps. En un principio, estas dos grandes unidades se situaron tras la pantalla formada por las tropas italianas anteriormente citadas.

Los planes de Rommel eran sencillos: flanquear por el sur la línea El Gazala-Bir Hacheim y atacar a los ingleses por la espalda. Aplicaba al máximo el principio de concentración de fuerzas, e intentaba sacar el mayor partido posible de la potencia y movilidad de sus fuerzas mecanizadas.

Como resumen de las fuerzas que se iban a enfrentar en la siguiente batalla, diremos que las germano-italianas contaban con 9 divisiones, constituidas por 31 batallones italianos y 19 alemanes; 535 carros de combate, de los que 240 eran italianos, y 148 autos blindados (80 italianos).

Por su parte, los aliados contaban con unas 9 divisiones, compuestas por 55 batallones de infantería, 650 carros de combate y 300 autos blindados.

La Luftwaffe y la aviación italiana, a las órdenes del general Hoffmann, contaban con unos 700 aparatos, mientras que la RAF, mandada por el vicemariscal del aire Coningham, tenía algo menos de un millar de aparatos.

Cuando se decidió el envío del II Cuerpo Aéreo alemán a Sicilia, en diciembre de 1941, su misión quedó planificada en tres fases: obtención inicial del dominio del aire, eliminando a la aviación de caza con base en Malta machacando los campos de aterrizaje de la isla con los aparatos de bombardeo; explotación del

dominio aéreo, atacando de día las defensas costeras, el arsenal de La Valetta, el puerto y todas las naves surtas en él, mientras que por la noche se atacaban los trabajos de reparaciones de los daños causados; en último lugar se intentaría llevar a cabo un bloqueo aéreo total, atacando todos los transportes que se dirigieran hacia la isla y minando sus accesos.

Esta debería ser la aportación inicial del arma aérea a una posible ocupación de la isla de Malta.

El tiempo, que como sabemos había sido muy malo durante los meses de invierno, mejoró en el Mediterráneo durante el mes de marzo, lo que facilitó la realización del citado proyecto.

Este plan aéreo contra Malta había sido elaborado por el jefe del Estado Mayor del II Cuerpo Aéreo, coronel Diechmann, y estuvo a punto de fracasar a causa de un fallo en el servicio de seguridad, lo que obligó a demorar su iniciación hasta la segunda quincena de marzo, a la expectativa de una posible reacción inglesa, en el caso de que la indiscreción hubiera llegado a su conocimiento. Al no ser así, el día 20 se dio la orden de ponerlo en práctica.

Durante la primera quincena de marzo, los ingleses hicieron algunas tentativas de actividad ofensiva y de refuerzo de la isla: el día 3, dieciséis aparatos «Wellington» atacaron el puerto de Palermo, bombardeando al transporte de municiones *Cuma*, de 8.300 toneladas, que saltó por los aires, averiando gravemente a otros cuatro mercantes, cuatro buques auxiliares y cinco destructores y torpederos.

Entre el 5 y el 9 de marzo, los pequeños portaaviones ingleses *Hermes* y *Argus* se introdujeron en el Mediterráneo occidental para lanzar 15 cazas «Spitfire» hacia Malta. En esta ocasión iban escoltados por el acorazado *Malaya*, el crucero *Hermione* y 8 destructores. Este refuerzo de «Spitfire» había sido solicitado mucho antes, ya que los cazas «Hurricane» que había en la isla no podían enfrentarse en igualdad de condiciones con los alemanes «Me-109», más veloces y maniobreros. Sin embargo, su presencia no causó ninguna sorpresa y tampoco fueron de gran efectividad, a causa de la

falta de repuestos y del utillaje técnico necesario para su manejo. Los problemas de entretenimiento eran fabulosos en una isla tan pequeña y tan aislada de Inglaterra. (Cuando era necesario, a un «Hurricane» se le quitaban las alas para moverlo por las estrechas pistas de tránsito hacia parques y abrigos, ya que su fuselaje podía ser remolcado con facilidad sobre su propio tren de aterrizaje; pero esto no se podía hacer con el «Spitfire», ya que su tren de aterrizaje estaba colocado bajo las alas.)

El portaaviones *Eagle* volvió a repetir la misión de reforzar Malta con aviones «Spitfire» los días 21 y 29, lanzando nueve y diez aparatos respectivamente, de los que se perdieron tres. En total llegaron 31 aparatos a Malta durante el mes de marzo.

El día 20, los alemanes bombardearon el campo de Takali con 60 aparatos «Ju-88». Después de cuarenta minutos de ataque ininterrumpido, el campo quedó materialmente deshecho. En este bombardeo se emplearon por primera vez bombas de 1.000 kilos contra la isla. Estas bombas iban empujadas por cohetes propulsores con la intención de perforar las bóvedas de los refugios de los cazas, excavadas en la falda de la colina vecina al campo. Se perdieron dos «Ju-88» y se inutilizaron cuatro de los «Spitfire» recién llegados. Este bombardeo fue realizado por los Escuadrones de bombardeo 606.º y 806.º, procedentes de Catania, el 1.er Escuadrón perteneciente a la 54.ª Escuadra, desde Gerbini; y los Escuadrones 1.º y 2.º de la 77.ª Escuadra, procedentes de Comiso. Todos ellos iban escoltados por los «Me-109» de la 3.ª y 53.ª Escuadras de caza, y los «Me-110» de caza pesada situados en Gela y Trapani. El plan del coronel Diechmann empezaba con toda precisión.

Todo el problema inglés consistía ahora en la reparación y construcción de abrigos de estacionamiento para aparatos y de las pistas de despegue. En esta misión contribuyeron de forma decisiva los soldados de los Regimientos de infantería «Innskilling» y «Manchester», que proporcionaron más de 3.000 hombres para la ejecución de dichos trabajos.

La batalla aérea de Malta empezó a aparecer en primera página de los periódicos aliados.

El día 27, la isla lanzó un desesperado llamamiento de socorro a Londres y Churchill volvió a pedir a Roosevelt el portaaviones *Wasp*, para lanzar más cazas sobre la isla. Lord Gott, gobernador de Gibraltar, pasó a relevar al general Dobbie, gobernador de Malta, que daba claras señales de estar agotado.

Los bombarderos alemanes habían lanzado sobre la isla 990 toneladas de bombas durante el mes de febrero, pero en marzo esta cifra aumentó hasta alcanzar las 2.200 toneladas. Para tener una idea clara de la capacidad destructiva de estos bombardeos bastará recordar que la ciudad de Coventry, arrasada durante la noche del 14 al 15 de octubre de 1940, recibió la descarga de 185 toneladas de bombas.

Como una prueba palpable de la absoluta desconexión entre los mandos italianos y alemanes, estos últimos, con su sentido de prioridad absoluta para el frente ruso, decidieron dispersar el II Cuerpo Aéreo, cuando los italianos estaban terminando los detalles de la Operación Hércules, nombre con el que se cifró el desembarco en Malta. En efecto, el día 27, el mismo en que desde Malta se pedía socorro a Inglaterra y antes de haber aplastado por completo las instalaciones inglesas de la isla, se daban las órdenes oportunas para trasladar a Rusia la 77.ª Escuadra de bombardeo, acompañada por elementos de las Escuadras de caza 3.ª y 53.ª; por otra parte, se destinó a Eleusis al 1.er Escuadrón de la 54.ª Escuadra de bombardeo, mientras que tres grupos de cazas pasaban a Libia.

Se cometía así el gravísimo error de empezar una cosa cuando todavía no se había terminado otra.

El día 20 de abril zarpó hacia el sur de las Baleares la Fuerza H de Gibraltar, compuesta por el acorazado *Renown*, los cruceros *Charibdys* y *Cairo*, el portaaviones *Wasp* y dos destructores norteamericanos. Desde el portaaviones se elevaron 45 cazas «Spitfire» con destino a Malta. Sin embargo, éstos fueron localizados por la compañía de escucha y radiogoniometría del II Cuerpo Aéreo alemán, mandada por el capitán Kühlmann. Los

alemanes precisaron la ruta y la hora de llegada de los aparatos ingleses, lo que les permitió atacar los campos de Takali y Halfar veinte minutos después, destruyéndose en el suelo 18 aparatos de los recién llegados. A los tres días, sólo dos de ellos estaban en condiciones de volar.

El mes de abril fue sin duda alguna el más crítico de todos para la defensa de Malta, ya que la falta de suministros llegó a ser tan angustiosa que el día 12 Churchill tuvo que pedirle a la marina que se utilizaran submarinos en misiones de aprovisionamiento.

Por otra parte, la presión aérea se vio acompañada de lisonjeros éxitos alcanzados en el mar.

El día 10, y a causa de la falsa noticia del torpedeamiento de un crucero italiano, zarpaba de Alejandría con toda urgencia el contraalmirante Vian, al mando de los cruceros *Naiad, Dido*, y *Euryalus*, acompañados por 9 destructores, mientras que de Malta salían el crucero *Cleopatra* y el destructor *Kingston*. Los navíos ingleses fueron atacados por aviones alemanes e italianos. El día 11, el submarino alemán *U-565*, a las órdenes del capitán de fragata Jebsen, torpedeó y hundió al crucero *Naiad* cuando la flota inglesa se encontraba de regreso a su base, al norte de Sollum. Como consecuencia del hundimiento murieron 82 hombres de la tripulación del crucero.

A pesar de esta pérdida, el día 20 zarparon de Alejandría los destructores de la 5.ª Flotilla con destino a Tobruk en misión de cazasubmarinos. La flotilla estaba compuesta por los destructores *Southworld, Beaufort, Dulverton, Hurwort, Avon Vale, Eridge* y *Heythrop*. Al llegar al norte de Sollum, el *U-652*, bajo el mando del capitán de fragata Fraatz, torpedeó y hundió al *Heythrop*.

Al mismo tiempo se hizo a la mar el convoy MW-10, compuesto por los transportes *Breconshire*, de 9.800 toneladas; *Clan Campbell*, de 7.300, y *Talabot*, de 6.800 toneladas, escoltados por el crucero antiaéreo *Carlisle* y la 22.ª Flotilla de destructores, formada por el *Sikh*, el *Zulu*, el *Hero*, el *Havock* y el *Hasty*. El convoy también contaba con la protección de la escuadra de cruceros

del contraalmirante Vian, formada por el *Cleopatra*, el *Dido* y el *Euryalus*, y la 14.ª Flotilla de destructores, compuesta por los destructores *Jervis, Kipling, Kelvin* y *Kingston*.

En el golfo de Tarento y cerca de Mesina había cinco submarinos ingleses de patrulla. Por otra parte, ya sabemos que el mismo día el portaaviones *Eagle* se encontraba al sur de las Baleares, enviando aviones a Malta.

Los submarinos italianos *Platino* y *Onice* descubrieron al grupo de cruceros y dieron la alarma. El Alto Mando naval italiano ordenó que zarpara de Mesina la división de cruceros del almirante Parona, formada por los cruceros *Gorizia, Trento* y *Giovanni delle Bande Nere* y los destructores *Alpino, Fucilliere, Bersagliere* y *Lanciere*. Desde Tarento también zarpó la escuadra al mando del almirante Iachino, con el acorazado *Littorio* y los destructores *Aviere, Ascari, Grecale* y *Oriani*. Simultáneamente se daba la alarma a los submarinos *Galatea, U-973, U-205* y *U-431*, que se encontraban en las cercanías de la ruta que se suponía seguirían los ingleses. Se pasó aviso a las escuadrillas de aviones torpederos y de bombarderos del II Cuerpo Aéreo alemán y de la 4.ª Flota italiana que operaban desde Sicilia, Calabria y Cirenaica.

Por la noche zarparon de Malta el crucero *Penelope* y el destructor *Legion*, que se unieron al convoy inglés el día 22 por la mañana.

Estas fueron las fuerzas navales y aéreas que tomaron parte en la llamada «Segunda batalla naval del golfo de Sirte».

La zona norte de Cirenaica empezó a ser azotada por un viento muy fuerte del sureste, que pronto se convirtió en un verdadero temporal.

La división de cruceros del almirante Parona divisó a los cruceros ingleses, que al principio confundieron a los italianos por acorazados, y decidieron ocultarse rápidamente tras una cortina de humo. Parona viró hacia el norte, con la intención de atraer a los ingleses hacia la posición del *Littorio*, que navegaba algo más retrasado. En efecto, al darse cuenta de que eran cruceros, los ingleses persiguieron a las naves italianas.

El fuego entre los cruceros se abrió a las 14.35, manteniéndose con algunas intermitencias durante una hora. Mientras tanto, el convoy escoltado por el *Carlisle* y seis destructores navegaba algo más hacia el sur.

El *Littorio* se unió a los cruceros de Parona a las 16.18, cuando el viento ya alcanzaba una velocidad de 50 kilómetros por hora. Los ingleses estuvieron toda la tarde cubriéndose muy bien con cortinas de humo, aprovechando también las nieblas naturales para ocultarse. El almirante Iachino cambió de rumbo a las 18.15, dirigiéndose hacia el noroeste. El fuego cesó a las 18.58 y los italianos se dirigieron hacia el norte a las 19.06.

El fuerte temporal reinante provocó el hundimiento del destructor *Scirocco,* que había salido de Tarento con retraso acompañado por el *Geniere.* Igual suerte corrió el *Lanciere,* que se hundió a las 10 de la noche, después de haber perdido el gobierno a causa de una avería. Sólo se salvaron dos hombres del *Scirocco* y cinco del *Lanciere.* Las naves inglesas también sufrieron mucho a causa del temporal, que vino a sumarse a los daños infringidos por el fuego artillero italiano, que averió gravemente al *Cleopatra,* que se quedó con las torres de proa desmanteladas. Los destructores *Havock, Legion, Kingston* y *Lance* se refugiaron en Malta, junto con el *Penelope,* que entró en el dique en cuanto llegó a puerto.

La consecuencia más importante de esta batalla fue el retraso con que llegaron los mercantes a La Valetta, lo que impidió su descarga durante las horas de la noche, como estaba previsto. Este retraso, de más de cuatro horas, les resultó fatal.

Desde las primeras luces del alba del día siguiente, la aviación del Eje lanzó una serie de ataques ininterrumpidos contra los que el general Lloyd, jefe de la RAF en Malta, sólo pudo oponer 14 «Spitfire» y 11 «Hurricane». El mercante *Clan Campbell* fue hundido a 90 millas de la costa. El *Breconshire* quedó tan averiado que no pudo llegar al puerto de La Valetta, permaneciendo varado en una cala. Cuando el destructor *Southworld* se dirigía a prestarle ayuda, se metió en un campo de minas, chocando contra una de ellas y hundiéndose. El destructor *Legion* también quedó encallado. El *Talabot* fue el único que logró llegar a puerto, pero en cuanto atracó, los alemanes desencadenaron un furioso ataque aéreo con 75 aparatos «Ju-88», acompañados por más de 100 cazas. El *Talabot* fue hundido durante la tarde del día 26, así como el destructor *Legion* y el varado *Breconshire.*

Churchill dice en sus *Memorias* que de las 25.000 toneladas de suministros embarcadas en Alejandría sólo se pudieron descargar 5.000 en el puerto de La Valetta. Sin embargo, el general Lloyd afirma que sólo se pudieron descargar un total de 810 toneladas. Como él estaba allí y Churchill escribió muchos años después, y no cabe la menor duda de que trató de paliar el fracaso del convoy, no tengo ningún inconveniente en dar más crédito a las cifras proporcionadas por Lloyd.

A la vista de la inseguridad del puerto de La Valetta, el día 25 zarparon hacia Alejandría las naves *Carlisle, Hurwort, Dulverton, Eridge* y *Beafort,* llegando a su destino el día 27. Malta nunca había quedado tan desamparada como lo estaba ahora.

En la «Segunda batalla naval del golfo de Sirte» ocurrió lo que suele suceder en estos casos dudosos: ambos contendientes consideraron la acción como un éxito. Los italianos, porque habían entablado un combate del que más tarde se dedujo la destrucción del convoy, aunque esto último fuera realizado por la aviación. Los ingleses, porque el contraalmirante Vian se había enfrentado con fuerzas superiores que se retiraron al anochecer. Dejo la consideración del caso al gusto del lector.

Como los aviones se dedicaron a atacar los campos de aviación, dejando momentáneamente abandonados los objetivos del puerto, se pudo acelerar la reparación del crucero *Aurora* que durante la noche del 29 zarpó hacia Gibraltar, escoltado por el destructor *Avon Vale,* consiguiendo salir indemne de los sucesivos ataques de que fue objeto al día siguiente por parte del submarino italiano *Narvalo* y de los aviones torpederos enemigos. El destructor *Havock,* apenas reparado, intentó realizar una salida semejante durante la noche del 5 de abril,

pero fue torpedeado por el submarino italiano *Aradam* frente a las costas de Túnez. El destructor quedó varado y más tarde fue hundido por su propia tripulación, aunque los ingleses aseguraron que no fue torpedeado, sino que había encallado a causa de un error de navegación. El 8 de abril, el *Penelope* tuvo mejor suerte y pudo escapar a pesar de las reparaciones provisionales que se le habían hecho. Durante su escapatoria fue atacado continuamente por la aviación y sus cañones antiaéreos dispararon casi ininterrumpidamente.

El general Cavallero había fijado el 1.º de agosto como el día D del desembarco en Malta. Esta fecha planteaba el problema de mantener desde marzo el dominio del aire, conseguir una debilitación progresiva durante cinco meses y entretener y mantener los efectivos aéreos alemanes. Estos ya habían conseguido en abril un punto máximo de dominio aéreo y entre dicho mes y el de agosto, o sea entre la consecución del dominio aéreo y la fecha prevista para el desembarco, se extendía un vacío absurdo, que no era más que la consecuencia de la falta de coordinación entre italianos y alemanes. La ofensiva aérea del II Cuerpo Aéreo había dado sus frutos y, ahora que hacía falta mantener el dominio del aire, el Alto Mando de la Luftwaffe decidió trasladar gran parte de esta unidad. De este modo la Operación Hércules quedaba falta del adecuado apoyo aéreo. Ya no era empresa fácil realizar esta operación. Malta no era la fruta madura que había sido en junio de 1940, cuando Italia declaró la guerra. Ahora, sus costas estaban defendidas por 85 baterías de costa, en cúpula y en caverna, de las que 19 eran de grueso calibre; además, se habían instalado numerosas obstrucciones a base de alambradas y campos de minas diseminadas por las escasas playas de la rocosa isla, y en el mar también se habían tendido muchos campos de minas defensivos.

En Obersalzberg se decidió intentar la toma de Tobruk en junio y el asalto a Malta en julio, aunque esto último tuvo que aplazarse hasta agosto.

El general Lloyd nos da unas cifras impresionantes del esfuerzo alemán sobre Malta: sólo en un día se lanzaron 590 toneladas de bombas sobre tres campos de aviación; la media diaria de bombarderos alemanes volando sobre la isla fue de 190 y el tiempo total de alerta fue de 11 días, 10 horas y 20 minutos.

Queda fuera de toda duda el espíritu de resistencia de los ingleses. Sin embargo, la cuestión ya no era la de resistir, sino la de sobrevivir. Entre el 14 y el 17 hubo un lapso de respiro, gracias a unas nubes bajas persistentes. Durante los días 3, 4, 6 y 7 se lanzaron continuos bombardeos sobre el campo de aviación de Halfar. Después, los alemanes bombardearon los muelles de submarinos, hundiendo al *P-39*, al *P-36*, al *Pandora* y al submarino griego *Glaukos*, al petrolero de la flota *Plumleaf*, de 6.000 toneladas, y a otras unidades menores. Como consecuencia de estos ataques continuos, el resto de la 10.ª Flotilla de submarinos tuvo que abandonar la base naval a mediados de mes. No hay nada que produzca mayor sensación de soledad que ver cómo las naves de guerra van abandonando poco a poco una base naval. Malta se estaba quedando sola.

Durante estos días, la RAF llegó a no poder hacer volar más que a 4 aparatos. El disponer de 20 aparatos aptos para volar se convirtió en un sueño. Un dato que nos indica las enormes dificultades que se planteaban fue el hecho de que los cables telefónicos enterrados que unían las estaciones de radar, los campos de aviación y los puestos de mando de la defensa, se cortaron 78 veces en un solo día.

Como es natural e inevitable, la población civil también sufrió las consecuencias. Más de 10.000 edificios sufrieron daños y durante el mes de abril murieron más de 300 personas civiles a causa de los bombardeos. La verdad es que toda la población de la isla se consideraba a sí misma como combatiente. Ninguna colonia inglesa puede vanagloriarse de haber demostrado tanta fidelidad a la Corona.

Una anécdota muy expresiva: para exteriorizar su espíritu combativo, el personal militar empezó a ponerse sobre el uniforme una cruz de Malta, sobre todo

después de que aquellos hombres que tan esforzadamente estaban luchando en el flanco derecho del 8.º Ejército de Africa, habían sido excluidos por el Alto Estado Mayor, de Londres, del derecho a llevar la medalla de la campaña norteafricana porque algún ordenancista de despacho afirmó que «no habían estado sobre el suelo africano durante determinadas fechas».

A finales de abril, el rey de Inglaterra concedió a todo el pueblo maltés y a toda la guarnición la George Cross, como símbolo de la confianza que se había depositado en su voluntad de resistencia.

Durante la segunda quincena de abril la observación aérea inglesa pudo conseguir, a costa de grandes sacrificios, fotografías en las que se veía perfectamente cómo en los aeropuertos de Sicilia se estaban terminando aceleradamente campos de lanzamiento y barracones de montaje de planeadores, síntoma claro de que se preparaba una operación de desembarco aéreo. Estos campos estaban situados a lo largo de una línea de ferrocarril, para facilitar así la llegada de aparatos desde Alemania.

Otro síntoma que hacía prever un desembarco aéreo eran las constantes interferencias radiofónicas que sufrían los aparatos ingleses de radar.

Efectivamente, el general Student, en colaboración con el Alto Mando italiano, había preparado con todo detalle la ejecución de la Operación Hércules, apoyándose en las experiencias obtenidas durante la ocupación de Creta.

La operación se componía de dos fases: un desembarco aéreo y otro marítimo. El primero, cuya planificación fue de lo más minucioso que se había realizado hasta la fecha, iba a ser realizado por los paracaidistas alemanes del XI Cuerpo del general Student, junto con los paracaidistas italianos de la División «Folgore», que habían alcanzado un excelente grado de preparación bajo la supervisión del general alemán Bernhard Ramcke; la planificación del desembarco aéreo se hizo con todo detalle gracias al enorme dosier de fotografías aéreas, que permitieron a los alemanes conocer de antemano todos los emplazamientos defensivos de la isla, tanto de artillería como de infantería. A continuación de los paracaidistas aterrizaría la División aerotransportada «Superga», y una vez consolidada una cabeza de desembarco aéreo, seguiría la acción de desembarco marítimo a cargo de otras seis divisiones italianas. El jefe de la operación sería el propio general Cavallero y en conjunto se utilizarían unos 70.000 hombres.

El problema de los transportes aéreos corría a cargo del general Gerhard Conrad, en su calidad de jefe de vuelos del XI Cuerpo Aéreo. Para solucionarlo se había previsto la utilización de 500 aparatos «Ju-52» que constituirían diez grupos de transporte aéreo. Dada la proximidad de Malta a las bases de Sicilia, estos aviones podían hacer cuatro viajes diarios. También se habían preparado 300 planeadores «DFS-230», con capacidad para 10 hombres cada uno, y 200 planeadores del tipo «Gotha Go-242», con capacidad para 25 soldados cada uno.

El transporte marítimo se realizaría mediante 725 embarcaciones de asalto, 25 barcazas de desembarco, 80 motobalsas y 65 pequeñas unidades de transporte y rastreo.

El 22 de abril regresaba a Italia el mariscal Kesselring con la conformidad de Hitler para la ejecución de la Operación Hércules.

Como resumen de la campaña de ataque que llevaron a cabo los alemanes sobre Malta durante el mes de abril se puede decir que se realizaron: 5.807 misiones de bombardeo, 5.667 de caza, 345 de reconocimiento, y se lanzaron 6.557.231 kilos de bombas.

Además de las acciones navales anteriormente descritas, ocurrieron los siguientes hechos importantes en el mar:

En sus operaciones contra el tráfico inglés hacia Tobruk, los submarinos alemanes *U-83*, del capitán de corbeta Kraus, y *U-652*, al mando del capitán de corbeta Fraatz, consiguieron hundir un mercante de 2.600 toneladas, y el petrolero *Slavol*, de 2.700 toneladas, y el destructor *Jaguar*, respectivamente.

Mientras colocaba unas minas en los accesos al puerto de Tobruk, el *U-133* chocó con una de ellas y se hundió.

Durante las noches comprendidas entre los días 15 y 19, la 3.ª Flotilla alemana de lanchas rápidas colocó al este y al oeste de la entrada de La Valetta los campos de minas MT-6 y MT-9, con 48 y 45 minas respectivamente.

A causa de un error imperdonable, el submarino alemán *U-453*, al mando del capitán de corbeta Von Schlippenbach, hundió frente a Tobruk al buque hospital inglés *Somersetshire*, de 10.000 toneladas.

El crucero italiano *Giovanni delle Bande Nere*, averiado durante la «Segunda batalla naval del golfo de Sirte», salió del puerto de Mesina hacia el arsenal de La Spezia, escoltado por el destructor *Aviere* y el torpedero *Libra*. A primeras horas de la mañana fue atacado por el submarino inglés *Urge*, al mando del capitán de corbeta Tomkinson, que le alcanzó con dos torpedos. El crucero se partió en dos, hundiéndose con gran rapidez a unas once millas de distancia de la isla de Estrómboli.

Como consecuencia de las negociaciones realizadas entre los Gobiernos inglés e italiano a través de la Cruz Roja Internacional, sobre la evacuación de población italiana de Abisinia y previa coordinación con el Almirantazgo inglés, obtenida gracias a la ayuda del Gobierno sueco, los transatlánticos italianos *Vulcania, Saturnia, Duilio* y *Giulio Cesare* zarparon a primeros de abril en dirección a Etiopía, pasando por el estrecho de Gibraltar, y regresando en el mes de julio con los evacuados.

Entre el 7 y el 19 varios submarinos ingleses operaron en el Mediterráneo. El *Turbulent*, mandado por el capitán de corbeta Linton, hundió frente a Brindisi a dos mercantes, con un total de 5.700 toneladas. El *Thasher*, a las órdenes del capitán Mackencie, hundió otros dos mercantes, con un total de 2.400 toneladas. Estos mercantes pertenecían a un pequeño convoy que iba escoltado por los torpederos *Pallade* y *Perseo*.

Durante los tres primeros meses de 1942, la marina italiana consumió 180.371 toneladas de combustible y recibió de Alemania 126.634, agotando todas las reservas. El 9 de abril sólo quedaban en Tarento 2.400 toneladas y a finales de mes la existencia total de los depósitos de Italia sólo alcanzaba las 14.000 toneladas, casi todas ellas integradas por los fondos de los depósitos, que se podían considerar como posos inservibles.

Así se inicia la «tragedia del petróleo». En estas fechas, los buques italianos sólo contaban con el combustible que tenían a bordo. En meses sucesivos ya veremos hasta dónde llegó esta situación.

Durante las noches del 11 al 13 de abril los destructores italianos *Vivaldi* y *Malocello* colocaron los campos de minas S-51 y S-52, con 180 artefactos cada uno. La 3.ª Flotilla alemana de lanchas rápidas continuó su acción en Malta, colocando el campo MT-10 bis, formado por ocho minas magnéticas y 72 de contacto.

El día 14, el submarino inglés *Upholder*, que, a las órdenes del capitán de corbeta Wanklyn, era el que más éxitos y hundimientos había conseguido contra el tráfico enemigo y que el 18 de marzo había hundido al submarino italiano *Tricheco*, fue hundido por el torpedero italiano *Pegaso* cuando al realizar su vigésima cuarta misión atacó a un convoy frente a las costas de Trípoli.

La 10.ª Flotilla Mas, mundialmente célebre después de su fantástico éxito en Alejandría, fue nuevamente reorganizada. Borghese se hizo cargo de su mando, siendo relevado como comandante del *Scire* por el capitán de corbeta Zelich. El almirante Tur, jefe naval de la Operación Hércules, encargó a la 10.ª Flotilla Mas la misión de cooperar con los paracaidistas buceadores del capitán Butanzzoni, cuya tarea consistía en reconocer las defensas fijas y móviles de las playas maltesas. Esto dio lugar a numerosas acciones de tipo local, la principal de las cuales tuvo lugar durante el siguiente mes de mayo, concretamente el día 18, en que el torpedero *Abba*, una sección de la 10.ª Flotilla Mas y las lanchas torpederas 218 y 214 realizaron un completo reconocimiento de la bahía de Marsa Scala.

INDICE

JUSTIFICACION 5

1. ASI EMPEZO TODO 9

El miedo y otros motivos. La política inglesa de guerra económica. El lento proceso hacia la guerra. Inferioridad italiana. Situación en las colonias. Lunes, 10 de junio. La guerra naval en aguas africanas.

2. JUNIO DE 1940 25

Guderian entra en Reims. Planes franco-británicos para atacar Libia. Organización del ejército inglés en Egipto. Organización del ejército italiano del mariscal Italo Balbo. Acciones en las fronteras. Actividades de la RAF. Actitud de España ante la declaración de guerra italiana. Abisinia. No sucede nada espectacular. Malta. Acción italiana en los Alpes. Despliegue de submarinos italianos en el Mediterráneo. Otras actividades navales. Planes navales de Inglaterra y Francia en el Mediterráneo. El almirante Darlan y la flota francesa. Francia solicita el armisticio. Consecuencias del armisticio en el continente africano. La proclama de De Gaulle. Muere Italo Balbo.

3. JULIO DE 1940 51

El desierto. Motorización. Factores extramilitares. Operación Catapulta. Antecedentes. Desarrollo. El acorazado *Richelieu* en Dakar. Verdaderas intenciones inglesas. Ruptura de relaciones entre Francia e Inglaterra. El duque de Aosta ataca. Batalla naval de Punta Stilo. Combate naval de cabo Spada. La directriz número 16 de Hitler. Graziani y Wavell se reorganizan. Los corsarios alemanes en aguas africanas. Otras actividades navales.

4. AGOSTO DE 1940 83

España impone condiciones para entrar en guerra. Los italianos ocupan la Somalia Británica y atacan la frontera de Kenya. Graziani y Wavell acuden a Roma y Londres, respectivamente. Operación Amenaza contra Dakar. El Chad y el Africa Ecuatorial Francesa se pasan a De Gaulle. Apertura de la ruta de Takoradi. Problemas italianos en materias primas. Actividades navales. Operación Cubrecabezas.

5. SETIEMBRE DE 1940 102

Primeros refuerzos enviados por la ruta de Takoradi. Los italianos terminan la ocupación del saliente de Kenya. Creación del Long Range Desert Group. Graziani ataca. Alarma ante la concentración de la flota inglesa en el Mediterráneo. Churchill felicita a Cunningham. Desarrollo de la Operación Amenaza. Los alemanes intentan que España entre en la guerra. La flota inglesa ataca el puerto de Bengasi. Otras actividades navales. Los corsarios alemanes.

6. OCTUBRE DE 1940 119

Continúan las actividades del LRDG. Graziani continúa preparándose. Comparación entre el material blindado inglés e italiano. Italia declara la guerra a Grecia. Eden visita El Cairo. Entrevista entre Franco y Hitler en Hendaya. De Gaulle crea el Consejo de Defensa del Imperio francés. Actividades navales. Primer empleo del radar en el Mediterráneo. Los ingleses ocupan la isla de Creta.

7. NOVIEMBRE DE 1940 132

Los franceses libres concluyen la ocupación del Gabón. El ejército inglés de Egipto prepara su ataque. Smuts se prepara en Kenya. España modifica el *statu quo* de Tánger. Actividades navales: Operación Coat y Operación Judgement, ataque a Tarento. Directriz número 18 del Führer. Reunión de Innsbruck. Otras actividades navales: Operación Collar. Combate naval de cabo Teulada. Mussolini quiere relevar a Badoglio.

8. DICIEMBRE DE 1940 147

Convenio secreto anglo-francés. Planes estratégicos de Wavell. O'Connor ataca y caen los puestos de la línea defensiva de Sidi Barrani. Entrevista entre Franco y Canaris. Mandos nuevos en la marina italiana. El Duce opina sobre el ejército italiano. O'Connor sigue atacando y cerca Bardia. Telegramas y directrices. El duque de Aosta reprime un conato de sedición en el Africa Oriental Italiana. Primera cooperación anglo-francesa entre las patrullas del LRDG y las de Leclerc. Actividades navales. Aplazamiento de la Operación Taller. Los corsarios alemanes.

RESUMEN DEL AÑO 1940 Y PERSPECTIVAS PARA EL PROXIMO 1941 164

9. ENERO DE 1941 166

Creación del XIII Cuerpo de Ejército inglés. Ataque y conquista de Bardia. Hitler afirma que el Mediterráneo es un teatro de operaciones secundario. Ataque y conquista de Tobruk. Repercusiones de la pérdida de Tobruk. O'Connor toma Derna y Mechili. Incursión franco-británica contra Murzuk. Operación Exceso; primer ataque de la aviación alemana en el Mediterráneo. Actividades aeronavales. Kasala cae en manos del general Platt. El general Wingate. Toma de posesión del presidente Roosevelt. Muere el general Metaxas. Acción en el oasis de Cufra.

10. FEBRERO DE 1941 186

Reorganización de la aviación del Eje en el Mediterráneo. Graziani evacúa Cirenaica; Wavell decide avanzar hasta el golfo de Sirte. Batalla de Beda Fomm y toma de Bengasi. Ayuda inglesa a Grecia; disolución del XIII Cuerpo de Ejército inglés y creación del Cirenaica Command. Ataques ingleses contra el Africa Oriental Italiana desde Sudán y Kenya. Tropas belgas congoleñas luchan contra los italianos en el Africa Oriental Italiana. Operación Girasol: el Afrika Korps pasa a Libia. Rommel en Trípoli. Primeros convoyes para el Afrika Korps. Tanteos en Sirte. Primer encuentro entre alemanes e ingleses. Ataque franco-británico contra el oasis de Cufra. Actividades navales. Bombardeo naval de Génova. Cierre del canal de Suez.

RESUMEN DEL MES DE FEBRERO de 1941 . . . 206

11. MARZO DE 1941 208

Ataque combinado de los generales Cunningham y Platt contra el Africa Oriental Italiana. Batalla de Keren. Acciones de la marina italiana en el mar Rojo. Ayuda inglesa a Grecia. Refuerzos para el Afrika Korps. Características de los carros de combate. Rommel en el frente. Marsa el Brega. Actividades navales. Primera cooperación entre la aviación alemana y la flota italiana: batalla de cabo Matapán. La 10.ª Flotilla Mas en Suda. Los portaaviones italianos.

12. ABRIL DE 1941 226

Rommel ataca. Reconquista de Bengasi y Mechili. Los ingleses deciden defender Tobruk a toda costa. Rommel cerca Tobruk. Sollum y fuerte Capuzzo caen en manos alemanas. Continúan los avances ingleses en Abisinia. Liberación de Addis Abeba. Acción de los destructores italianos en el mar Rojo. Directrices de Churchill. Bombardeo naval de Trípoli. Operación Dunlop. Convoyes del Eje. Caída de Bardia. Ataques contra Tobruk. Evacuación inglesa en Grecia. Operación Tigre. Los carros ingleses. Creta. Operaciones navales.

13. MAYO DE 1941 247

Rommel continúa el ataque contra Tobruk. Operación Tigre. Final de la resistencia italiana en el Alaji; el Negus entra en Addis Abeba. Operación Brevedad. Creta. Fortificación de la línea de Sollum. Equilibrio de fuerzas. Los convoyes. Debilidad naval inglesa en el Mediterráneo. Rommel reflexiona. Informe de Wavell sobre los carros de combate. Acciones navales.

14. JUNIO DE 1941 261

Refuerzo de la isla de Malta. Operaciones inglesas en el Africa Oriental Italiana. Refuerzos del Eje para Libia. Entrevista del Brennero. Directrices de Hitler. Operación Barbarroja. El general Wavell ataca en Libia. Operación Hacha de Guerra. Batalla de Sidi Suleiman. Consecuencias. Auchinleck. Ataque alemán a Rusia. Actividades navales. Los corsarios alemanes.

15. JULIO DE 1941 284

Auchinleck sustituye a Wavell. Actividades de los aviones y submarinos ingleses en el Mediterráneo. Convoyes del Eje. Operación Sustancia, refuerzo de Malta. La 10.ª Flotilla Mas ataca Malta. Otras actividades navales. Caída de Debra Tabor. Las tropas belgas. Las tropas polacas. Los italianos de Túnez.

16. AGOSTO DE 1941 295

Acontecimientos navales. Los políticos australianos. Los carros de combate "Stuart". Inactividad militar en tierra; Rommel es ascendido. Acuerdo militar polaco-ruso.

17. SETIEMBRE-OCTUBRE DE 1941 301

Nace el 8.º Ejército inglés; el general Cunningham. Nuevos mandos y reorganización de los ejércitos ingleses y del Eje. Preparación de la Operación Crusader. Operación Sueño de una Noche de Verano. Presiones del Gobierno australiano. Preparación del asalto a Tobruk. Presiones de Churchill. Actividades navales. Operación Alabarda. Entra en el Mediterráneo el primer grupo de submarinos alemanes. Los suministros a Libia. Abisinia. El mariscal Kesselring es nombrado jefe del teatro de operaciones sur. Los corsarios alemanes.

18. NOVIEMBRE DE 1941 326

Desavenencias italo-germanas. El segundo grupo de submarinos alemanes pasa por el estrecho de Gibraltar; hundimiento del *Ark Royal*. Los ingleses hunden el convoy Duisburg; sus consecuencias. El general Cunningham prepara su ataque. Las fuerzas en oposición. Operación Crusader. Un intento de eliminar a Rommel. Cunningham ataca. Desarrollo de la batalla. Auchinleck tiene que tomar el mando. Rommel se retira. El general Ritchie sucede al general Cunningham. Los ingleses se apoderan de Gondar, en Abisinia. Acciones del LRDG. La aviación de Malta coopera en la realización de la Operación Crusader. Se borran las desavenencias italo-germanas. La RAF de Egipto. Acontecimientos navales.

19. DICIEMBRE DE 1941 365

Liberación del cerco de Tobruk. Rommel se retira. Esfuerzo naval italiano. Pearl Harbour: Italia en guerra con Estados Unidos. El II Cuerpo de Ejército aéreo alemán es trasladado de Rusia a Sicilia. Churchill va a Estados Unidos: orígenes de la Operación Gimnasta. De Gaulle y Madagascar. Los submarinos ingleses: refuerzos a Tobruk. La primera batalla naval de Sirte. La 10.ª Flotilla Mas actúa en Alejandría. Corsarios alemanes.

20. ENERO Y FEBRERO DE 1942 391

Situación general. Grandes lluvias invernales. Ataques aéreos contra Malta. Operación M-43. Rendición de las guarniciones de Bardia y de la frontera. Operación Acróbata. El general Ritchie. Situación táctica y moral del 8.º Ejército inglés. Reorganización y planes alemanes. Rommel ataca de nuevo. Bengasi cambia de dueño. Fin de la Operación Acróbata. Consecuencias del ataque de Rommel. Madagascar. Actividades navales.

21. MARZO Y ABRIL DE 1942 409

Se concretan los planes sobre Madagascar. Muerte del duque de Aosta. Situación de tregua en Libia. Reorganización de mandos y tropas del Eje: su despliegue. Los convoyes a Libia. Reorganización de mandos y tropas inglesas; fortificaciones, dispositivos y nuevo material. Planes ingleses. Los contendientes se enfrentan. Ataques contra Malta. Actividades navales. La segunda batalla naval de Sirte y sus consecuencias.

LIBRO AMIGO

Obras de

HISTORIA Y BIOGRAFIA

títulos que usted encontrará en esta colección

2	EL PROCESO DE NUREMBERG	J. J. Heydecker - J. Leeb
4	LA II GUERRA MUNDIAL	H. G. Dahms
22	EL DEBER Y LA GLORIA	John F. Kennedy
54	LOS ROTHSCHILD	Frederick Morton
65	EL PUENTE DE ANDAU	James A. Michener
66	ROCKEFELLER	Hans Georg Merten
72	LAWRENCE DE ARABIA	Robert Payne
77	LA LUFTWAFFE	Cajus Bekker
102	DE LA INVASION A STALINGRADO (Rusia en la guerra I)	Alexander Werth
103	DE STALINGRADO A BERLIN (Rusia en la guerra II)	Alexander Werth
110	DE GAULLE	Alexander Werth
111	LAS ENCICLICAS DEL MUNDO MODERNO	Desmond Young
113	ROMMEL	Alan Bullock
119	HITLER	Theodore G. Sorensen
123	KENNEDY	John Gunther
125	LIDERES DEL SIGLO XX	Emil Lengyel
131	DE LA CARCEL AL PODER	Roger Mauge
135	FREUD	Angel Dotor
141	MUJERES CELEBRES	Edgar Black
145	CHURCHILL	John Toland
159	LOS ULTIMOS 100 DIAS	G. Rattray Taylor
182	LA REVOLUCION BIOLOGICA	Gwyn Griffin
188	LEY DE GUERRA	Robert Payne
227	MAO TSE-TUNG	Ladislas Farago
233	EL SELLO ROTO	Michael Carter
266	TUTANKHAMON	Carlos Fabiani
271	DE MALTA A MADAGASCAR (La II Guerra Mundial en Africa, 1)	Carlos Fabiani
272	DE MADAGASCAR A TUNEZ (La II Guerra Mundial en Africa, 2)	